



# O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO: O CASO DA ILHA DE SANTIAGO – CABO VERDE

Mateus M. Costa

---

Mestrado em Gestão do Território

ABRIL DE 2008



## **O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO: O CASO DA ILHA DE SANTIAGO – CABO VERDE**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Jorge Manuel Rodrigues Umbelino.

Apoio financeiro do Instituto Português de Apoio ao Desenvolvimento (IPAD) no âmbito de cooperação com Cabo Verde.

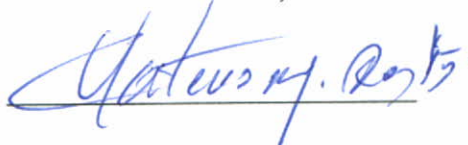




## DECLARAÇÕES

Declaro que esta tese é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gustavo M. Costa', written over a horizontal line.

Lisboa, 1 de Abril de 2008

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apresentada a provas públicas.

O orientador,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. M. Belém', written over a horizontal line.

Lisboa, 1 de Abril de 2008

## AGRADECIMENTOS

Esta dissertação de mestrado não teria sido possível sem o apoio do Professor Doutor Jorge Umbelino, orientador desta dissertação, a quem agradeço profundamente pela disponibilidade que sempre demonstrou em me apoiar em todas as fases da realização deste trabalho.

Um agradecimento especial à Professora Doutora Margarida Pereira, na qualidade de coordenadora do Mestrado em Gestão do Território.

Expresso o meu agradecimento às Instituições Cabo-verdianas, nomeadamente ao Instituto Nacional de Estatística, ao Ministério do Ordenamento do Território e à Direcção Geral do Turismo pela colaboração na obtenção de dados indispensáveis à elaboração desta dissertação.

Gostaria de expressar o meu elevado sentimento de gratidão e reconhecimento à minha família, pelo apoio prestado durante a realização deste curso e a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuíram para o enriquecimento do presente trabalho.

Queria também agradecer aos meus colegas de Mestrado que, ao longo do curso, partilharam comigo amizade e conhecimentos.

## **RESUMO**

### **O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO: O CASO DA ILHA DE SANTIAGO – CABO VERDE**

**Mateus M. Costa**

**Palavras-chave:** Turismo, ordenamento do território, planeamento turístico.

O turismo já foi uma das principais actividades económicas do século passado e é uma das actividades mais promissoras do século XXI, daí ser essencial aprofundar as questões que gravitam em torno desta matéria. O desenvolvimento verificado nos últimos anos só se poderá manter no futuro se estiver garantida a sua sustentabilidade, através do ordenamento turístico do território integrado num processo de planeamento estratégico global.

O turismo é considerado, em Cabo Verde, um sector de relevância estratégica para o desenvolvimento nacional, cuja importância ultrapassa a mera óptica financeira, sendo uma vertente fundamental para o desenvolvimento económico e social do país. Considera-se que o desenvolvimento turístico deve respeitar três critérios de sustentabilidade: ambiental, social e económico, de forma a evitar a descoordenação de investimento público, a depredação dos recursos naturais, a desordenada ocupação do território, a descaracterização cultural e a introdução de hábitos ou práticas inconsistentes com a realidade sociocultural do país.

Esta dissertação põe em evidência a importância do ordenamento do território para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago – Cabo Verde, defendendo a seguinte tese: a sustentabilidade do turismo na ilha de Santiago / Cabo Verde só se consegue se o território estiver organizado para acolher os fluxos turísticos de vários países, sendo o ordenamento do território o instrumento privilegiado para essa intervenção, devendo ser utilizado numa postura integradora mas sempre enquadrado num planeamento estratégico do turismo que englobe todos os sectores e políticas sectoriais com ele relacionados.

## **ABSTRACT**

### **TERRITORIAL PLANNING AND TOURISM DEVELOPMENT: THE CASE OF THE SANTIAGO ISLAND, CAPE VERT**

**Mateus M. Costa**

**Keywords:** Tourism, Spatial planning, Tourist planning.

Tourism was one of the main economical activities of the last century and today it is one of the most promising activities of the 21<sup>st</sup> century. The maintenance of its sustainable development can only be achieved and guaranteed through the application of the tourist politics integrated in a global and strategic process of the spatial planning. That's why it is extremely important to study the questions that concern to tourist matters.

The importance of tourism in Cape Vert (going further than the simple financial interests), as the main industry, is seen as a strong way for economical and social development of this country. The sustainable development of tourism in every way must respect the principals of natural/environmental, social and economical development, in order to avoid the disorganization of the public investments, the destruction of natural sources and the local habits (of the visited countries), and the disorganized occupation of the territory.

This dissertation puts in evidence the importance of the Spatial planning for the tourist development in the Santiago Island – Cape Vert – defending the following thesis: the sustainable development of tourism in Santiago Island / Cape Vert is only possible if all the necessary mechanisms to receive the tourists are well organized, considering the spatial planning as the privileged instrument to guarantee that organization, relating the tourist strategic planning with all the other sectors of development.



## ÍNDICE GERAL

<b>CAPÍTULO I- INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
I.1 - Objectivos da dissertação .....	4
I.2 - Justificação da escolha do tema e do caso de estudo. ....	5
I.3- Estrutura metodológica da dissertação.....	6
<b>CAPÍTULO II- ENQUADRAMENTO TEÓRICO: TURISMO, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PLANEAMENTO.....</b>	<b>8</b>
II.1- Conceitos Básicos.....	8
II.1.1- Conceito de turismo e turista .....	8
II.1.2 - Conceito de Ordenamento do Território .....	13
II.1.3 - Princípios e objectivos do Ordenamento do Território.....	17
II.1.4 - Conceito de Planeamento.....	20
II.1.5- Características do planeamento turístico. ....	22
II.1.6 - O Planeamento turístico e a sua relação com outros tipos de Planeamento .....	24
II.1.7 - Contexto de surgimento e importância do Planeamento turístico .....	26
II.2 - Ordenamento do Território e desenvolvimento sustentável do Turismo em ilhas:	
Alguns casos de sucesso. ....	28
<b>CAPÍTULO III- CABO VERDE - BREVE CARACTERIZAÇÃO .....</b>	<b>34</b>
III.1 - Posição geográfica.....	34
III.2 - Aspectos climáticos e geomorfológicos .....	35
III.3 - Recursos naturais.....	36
III.4 - Aspectos demográficos .....	41
III.5 - Aspectos sócio-económicos .....	47
III.6 - Sector turístico: Caracterização e diagnóstico. ....	49
III.7 - Políticas e estratégias de ordenamento do território e desenvolvimento do turismo em Cabo Verde.....	60
III.7.1 - Políticas de ordenamento do território.....	60
III.7.2 - Políticas e estratégias de desenvolvimento do turismo .....	66
<b>CAPÍTULO IV- ESTUDO DE CASO: ILHA DE SANTIAGO - CARACTERIZAÇÃO E RECURSOS PARA A OFERTA TURÍSTICA .....</b>	<b>77</b>
IV.1-Posição geográfica e divisão administrativa .....	77
IV.2 - Aspectos demográficos .....	79
IV.3 - Caracterização sócio - económica.....	84
IV.4 - Infra-estruturas e serviços relevantes para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago .....	87
IV.4.1 - Infra-estruturas aeroportuárias .....	89
IV.4.2 - Infra-estruturas portuárias .....	92
IV.4.3 - Infra-estruturas rodoviárias .....	94
IV.4.4- Infra-estruturas territoriais para o turismo.....	98
IV.5 - Atracções turísticas.....	100
IV.5.1- Património natural .....	100
IV.5.2- Património histórico-cultural.....	101

<b>CAPÍTULO V- O TURISMO NA ILHA DE SANTIAGO E O SEU IMPACTO NO DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÓMICO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO.....</b>	<b>104</b>
V.1- Oferta turística.....	104
V.2 - Procura turística.....	114
V.3 - Impactes do turismo .....	125
V.3.1- Impactes do turismo ao nível sócio-económico.....	125
V.3.2 - Impactes do Turismo ao nível do Ambiente e do Ordenamento do Território...	131
V.4 - Pontos fortes e pontos fracos para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago	
V.4.1- Pontos fortes .....	134
V.4.2- Pontos fracos.....	139
<b>CAPÍTULO VI- CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>145</b>
Bibliografia.....	149
Relatórios Institucionais .....	154
Legislação consultada .....	157
Websites consultados .....	159
Índice de Quadros.....	160
Índice de Gráficos .....	162
Índice de Figuras .....	163
Índice de Fotografias .....	164
Anexos.....	165

## LISTA DE ABREVIATURAS

ANMCV – Associação Nacional dos Municípios Cabo-verdianos  
BCV – Banco de Cabo Verde  
BM – Banco Mundial  
CVE – Escudo Cabo-verdiano  
CVI – Cabo Verde Investimentos  
CNUCED – Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento  
DECRP – Documento de Estratégia de Crescimento e de Redução da Pobreza  
DGDT – Direcção Geral de Desenvolvimento Turístico  
GOP – Grande Opção do Plano  
IDE – Investimento Directo Estrangeiro  
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano  
IDRF – Inquérito às Despesas e Receitas das Famílias  
INATUR-Instituto Nacional de Turismo  
INE – Instituto Nacional de Estatística  
IPH – Índice de Pobreza Humana  
ODM – Objectivo do Desenvolvimento do Milénio  
OMT – Organização Mundial do Turismo  
ONG – Organização Não Governamental  
PED – País em Desenvolvimento  
PEDT – Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico  
PIB – Produto Interno Bruto  
PMA – País Menos Avançado  
PANA – Plano de Acção Nacional para o Ambiente  
PEI – Pequenos estados Insulares  
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento  
PNPOT – Programa Nacional da política de Ordenamento do Território  
PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território  
PDM – Plano Director Municipal  
PEOT – Plano Especial do Ordenamento do Território



POT – Plano de Ordenamento Turístico

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira

PDZC – Plano Director da Zona Costeira

PU – Plano de Urbanização

QUIBB - CV – Questionário Unificado de Indicadores Básicos de Bem-Estar de Cabo Verde.

PNLP – Programa Nacional de Luta contra a Pobreza

PROMEX – Centro de Promoção Turística dos Investimentos e das Exportações de Cabo Verde

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

WTTC – World Travel & Tourism Council

ZDTI – Zona de Desenvolvimento Turístico Integral

ZRPT – Zona de Reserva e Protecção Turística

ZTE – Zonas Turísticas Especiais

## CAPÍTULO I-INTRODUÇÃO

Segundo Cunha (1997, p. 33), o turismo assume-se hoje, indiscutivelmente, como um dos mais abrangentes fenómenos sociais do século XX. Sendo o turismo uma das principais actividades económicas do século passado e uma das mais promissoras do século XXI, por isso, é fundamental aprofundar as questões que gravitam em torno deste sector.

Esta actividade afecta de uma forma directa ou indirecta grande parte da humanidade, pois enquanto centenas de milhões de turistas circulam todos os anos, por ar, por terra ou por mar, outras centenas de milhões estão à sua espera para os acolher, alimentar, divertir ou transportar.

Ao longo dos anos, o crescimento da actividade turística tem vindo a evidenciar o importante papel que desempenha a vários níveis, especialmente em termos económicos.

Em 2005, e de acordo com World Travel e Turismo Council (WTTC), o turismo e as viagens representaram 10.4% da economia mundial, 9.4% do investimento total e 11.1% do emprego global, sendo, por isso, considerado uma das maiores actividades económicas mundiais.

Segundo previsões efectuadas pela OMT (Organização Mundial do Turismo) o número de chegadas de turistas internacionais no Mundo poderá ascender a 1561 milhões em 2020, com as correspondentes receitas a cifrarem - se em dois biliões de dólares dos EUA. A Organização Mundial do Turismo estima que o nível de penetração do turismo internacional na população mundial que viaja ainda não excederá os 7%, sendo que, no caso Europeu, poderá atingir os 14%. Perante esta circunstância, a OMT sublinha que o turismo internacional ainda está numa fase de nítido crescimento, longe dos patamares da maturidade.

Uma nota importante prende-se com a constatação de que a tendência para a diversificação dos destinos turísticos no Mundo prosseguirá até 2020, diminuindo a concentração dos fluxos no núcleo dos cinco maiores países receptores (30% em 2020, contra 35% em 2000 e 71% em 1950), com a perspectiva da China e de Hong Kong se intrometerem neste núcleo, com os chineses a ascenderem mesmo à posição cimeira.

Em termos de mercados emissores, a OMT assinala a possibilidade de o conjunto de países constituído pela Alemanha, EUA, Japão e China poderem gerar cerca de 1/3 dos fluxos em 2020, o que constitui uma referência não desprezível.

Segundo Silva (2005, p 59), em termos regionais, as previsões da OMT apontam para que a Europa registe, no ano 2020, 717 milhões de entrada de turistas internacionais, acusando uma taxa de crescimento médio anual 3.1%, ou seja, abaixo do total mundial (4.1%). Tal evolução implicará que a Europa perca a maioria absoluta dos movimentos turísticos mundiais, passando a dispor, em 2020, de uma quota que rondará 46%, contra 58% em 2002. Por outro lado, os elementos disponíveis permitem perspectivar para o horizonte 2020 um reforço do turismo de longa distância na Europa. Assim, enquanto os movimentos inter-regionais preenchem, em 1995, cerca de 88% do total das chegadas de turistas internacionais na Europa, as previsões existentes apontam para que, em 2020, os fluxos intra-regionais se reduzam a 85%.

A OMT apresentou a sistematização dos resultados previsionais para os principais países receptores à escala mundial, tendo incluído a previsão para Portugal. Assim, no caso das entradas dos turistas, a previsão inicial apontava para 16,0 milhões em 2020, tendo posteriormente sido ajustada a 18,3 milhões (crescimento médio anual de 2.1% ao ano). Sublinha-se que, no ensaio da OMT, Portugal deveria manter até 2020 uma estrutura por mercados fornecedores relativamente estável, com os actuais três principais países a evoluírem ao mesmo ritmo (+ 2,0 % ao ano para Espanha, o Reino Unido e Alemanha) com a França (+ 3.0%) e o grupo de outros países (+ 2.5%) a crescerem acima da média geral de 2.1% ao ano.

O arquipélago tem no turismo um dos principais vectores de desenvolvimento económico e para onde se canalizaram mais de 80% dos investimentos externos que representaram, em 2003, 5.6% do PIB. (Banco de Cabo Verde, 2005).

A estabilidade política, a boa governação, o empenho na construção da democracia e a sua proximidade e equidistância à Europa e à América do Sul propiciam o investimento na hotelaria e noutras vertentes de apoio ao desenvolvimento turístico. Apesar disso, as ampliações e construção de novas unidades hoteleiras são ainda insuficientes para albergar adequadamente os 233.448 turistas entrados em 2005 (dos quais 30.336 foram nacionais residentes no estrangeiro), repartidos entre italianos (38%), que visitam o arquipélago ao longo de todo o ano, portugueses (27%), que procuram Cabo Verde no Verão, fim-de-ano e



Páscoa, alemães (10%) e franceses (8%), sobretudo no Outono/Inverno, sul-africanos (4.5%), espanhóis (4%), que terão tendência a crescer significativamente, holandeses e belgas (3%) e outros (5,5%), que encontram para seu acolhimento 8.278.camas. (INE, 2004).

Actualmente, a ilha do Sal é responsável por cerca de 68% do turismo cabo-verdiano (Santiago: 14%; São Vicente: 10%; Santo Antão: 3.5%; Boavista: 2%; Fogo: 1.5%; São Nicolau: 0.6%; Maio: 0.3%; Brava: 0.1%), mas o aparecimento de novas unidades hoteleiras e circuitos turísticos na Boavista, Santiago, São Vicente, São Nicolau e Fogo trará, certamente, a massa crítica necessária para, também nestas áreas, surgirem os investimentos que poderão contribuir para dinamizar o desenvolvimento do turismo em todo o arquipélago.

Considera-se, pois, essencial para Cabo Verde criar, em todos os sectores de actividades, uma preocupação com a viabilização do turismo, sobretudo no que diz respeito ao ordenamento do território, uma vez que o seu desenvolvimento será o resultado de um conjunto de acções integradas e complementares. O ordenamento do território, designadamente na ilha de Santiago, primeira alternativa à ilha do Sal, é fundamental para diversificar o produto turístico local, condição indispensável à sustentabilidade da actividade turística.

A importância do ordenamento do território resulta, sobretudo, da necessidade de controlo dos muitos e profundos efeitos provocados pela expansão do turismo moderno nas comunidades de acolhimento e no território de destino de fluxos turísticos. Apesar de esta importância ser ainda maior nos países insulares, em Cabo Verde, e particularmente na ilha de Santiago, o ordenamento turístico do território, enquanto parte do processo de planeamento, encontra-se numa fase bastante embrionária. É fundamental que se altere esta situação, implementando um processo de planeamento estratégico do desenvolvimento turístico da ilha de Santiago com vista a potenciar a sua contribuição para o desenvolvimento nacional, explorando de forma racional e sustentável os recursos turísticos disponíveis e avaliando as transformações espaciais provocadas pelas actividades turísticas.

## **I.1 - Objectivos da dissertação**

Partindo da hipótese de haver uma forte correlação entre o ordenamento do território e o desenvolvimento do turismo, com a presente dissertação pretende-se atingir os seguintes objectivos gerais:

- Demonstrar a importância do ordenamento do território no desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago/Cabo Verde;
- Demonstrar que o desenvolvimento do turismo exige uma exploração sustentável dos recursos turísticos existentes na ilha de Santiago;
- Avaliar os impactes do ordenamento do território no desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago.

Tendo em consideração os objectivos gerais, procurou-se alcançar, de forma específica, os seguintes objectivos:

- Identificar pontos fortes e pontos fracos no ordenamento do território e no desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago;
- Identificar medidas que visem reforçar a capacidade de intervenção dos Municípios no processo de elaboração e implementação de planos urbanísticos;
- Identificar medidas que visem promover o desenvolvimento equilibrado dos diferentes núcleos de povoamento e, consequentemente, de um turismo de qualidade na ilha de Santiago;
- Propor soluções alternativas para um ordenamento do território dinamizador de actividades turísticas na ilha de Santiago;
- Avaliar os impactes económicos, sociais e ambientais do turismo na ilha de Santiago/Cabo Verde;
- Dar contributos para reforçar o sector do turismo na economia da ilha de Santiago.



## **I.2 - Justificação da escolha do tema e do caso de estudo.**

O ordenamento do território e o desenvolvimento do turismo constituem-se temas de actualidade, sobretudo para os países que elegeram o turismo como principal sector de desenvolvimento.

Segundo Silva e Brito (2005, p. 13), o maior impulso no planeamento turístico deu-se nas décadas de 40 e 50 do século passado, surgindo em França e Espanha os primeiros projectos nacionais turísticos, induzidos pela necessidade ditada pelo intenso crescimento da actividade. A partir da década de 60, a maioria dos países europeus começou a conceber planos nacionais de desenvolvimento turístico.

O planeamento assume um papel cada vez mais relevante na organização de actividade turística. A intensidade e o ritmo do desenvolvimento do turismo ao nível mundial, e particularmente nos países insulares, impôs a necessidade de organizar e administrar o território no sentido de desenvolver e promover um turismo de qualidade. Neste contexto, o ordenamento do território, enquanto processo de planeamento, desempenha um papel importante na promoção e rentabilização dos recursos turísticos de uma forma sustentável, transformando-os numa mais-valia para as populações residentes e para os turistas.

Apesar de algumas limitações, o planeamento territorial é primordial para a sustentabilidade do turismo a médio e a longo prazo, assumindo um papel fulcral na determinação e selecção de prioridades para a sua evolução harmoniosa.

Cabo Verde, país insular, situado em pleno Oceano Atlântico, constituído por dez ilhas, divididas em dois grupos (Barlavento e Sotavento), elegeu o turismo como principal sector de desenvolvimento social e económico.

Segundo o Plano Nacional de Desenvolvimento de Cabo Verde (1997-2000), o desenvolvimento do sector do Turismo é um dos objectivos principais da política de desenvolvimento económico de Cabo Verde e um dos vectores estratégicos para a internacionalização da economia.

Do ponto de vista do desenvolvimento turístico, o país deve ser encarado como um todo, explorando racionalmente e de forma sustentável as potencialidades turísticas existentes em todas as ilhas.

A ilha de Santiago, no contexto nacional e regional, destaca-se pelo seu maior peso populacional (236.312 habitantes – Censo 2000), albergando mais de metade da população do

arquipélago. Nesta ilha existe uma forte pressão humana sobre os recursos turísticos naturais, a qual poderá comprometer o desenvolvimento de um turismo de qualidade. Por outro lado, apesar de ser a maior ilha do arquipélago, com excelentes potencialidades, a actividade turística tem evoluído lentamente em relação ao que se passa na ilha do Sal, carecendo de estratégias para o seu incremento.

O turismo tem uma importância para o país e para a ilha de Santiago que não pode ser ignorada. Todavia, a ilha de Santiago só poderá transformar-se num destino turístico de qualidade se os problemas estruturais do país forem resolvidos em tempo oportuno. Estas são as principais razões que justificam a escolha do tema e a Ilha de Santiago como caso do estudo.

### **I.3- Estrutura metodológica da dissertação**

Tendo em consideração o objectivo fundamental deste trabalho, procurou-se estruturar os conteúdos de uma forma coerente, a fim de permitir a necessária interligação entre os diversos capítulos que compõem a presente dissertação. Sendo assim, o presente trabalho encontra-se estruturado em seis capítulos.

O primeiro capítulo refere os objectivos, as razões da escolha do tema e a estrutura metodológica da dissertação.

O segundo capítulo contempla o enquadramento teórico do tema em estudo, começando-se por uma pequena abordagem sobre os conceitos básicos (turismo, turistas, ordenamento do território e planeamento), características do planeamento turístico e a sua relação com outros tipos de planeamento, bem como o seu contexto de surgimento e a sua importância. A secção seguinte incide sobre o ordenamento do território e o desenvolvimento sustentável do turismo em ilhas. Nesta secção, procurou-se apresentar exemplos de algumas ilhas cujo desenvolvimento do turismo está sendo implementado de forma sustentável (Madeira, Açores, Canárias, Maurícias e Seicheles). A escolha dessas ilhas como exemplos justifica-se pelo facto de serem pequenos estados insulares com características semelhantes às da ilha de Santiago/Cabo Verde. Neste capítulo, a metodologia adoptada baseou-se em pesquisas bibliográficas de carácter geral sobre o ordenamento do território e o turismo. Em relação ao ordenamento do território e o desenvolvimento sustentável do turismo em ilhas,



fez-se leituras detalhadas de obras específicas sobre o turismo em ilhas e pesquisas através da *internet*.

O terceiro capítulo incide sobre Cabo Verde, arquipélago onde se encontra inserida a ilha de Santiago. Neste capítulo, procurou-se contextualizar o desenvolvimento do turismo em Cabo Verde, a fim de compreender os seus impactes ao nível da ilha de Santiago. Para além dos aspectos físicos abordados, fez-se uma caracterização demográfica, sócio-económica e um diagnóstico do sector turístico ao nível nacional, debruçando-se particularmente sobre as políticas de ordenamento do território e políticas de desenvolvimento turístico. Em termos metodológicos, o estudo deste capítulo baseou-se na selecção de bibliografia de referência e de legislação existente em matéria de ordenamento do território e turismo e na recolha de dados estatísticos e informações em Cabo Verde, junto das instituições públicas e privadas (Instituto Nacional de Estatística, Direcção Geral do Turismo, Cabo Verde Investimentos, Instituto de Estradas, ASA, Banco de Cabo Verde e Câmaras Municipais.).

O quarto capítulo enuncia e descreve o estudo de um caso - a ilha de Santiago, procurando realçar aspectos relevantes para o desenvolvimento do turismo, nomeadamente, as infra-estruturas, os serviços e as atracções turísticas. Neste capítulo tentou-se compreender em que medida as infra-estruturas existentes poderão potenciar o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago, através da análise dos dados estatísticos oficiais fornecidos pelas instituições anteriormente mencionadas. O recurso à *internet* revelou-se importante para obtenção de dados e acesso a artigos actualizados sobre o ordenamento do território e o turismo.

No quinto capítulo fez-se uma análise da evolução do turismo na ilha de Santiago entre os anos 2000-2005, debruçando-se, particularmente, sobre os indicadores da procura e da oferta. Com base nesta análise, tentou-se avaliar os impactes do turismo ao nível sócio-económico e ao nível do ordenamento do território e identificar os principais pontos fortes e pontos fracos para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago. Para melhor sistematização e compreensão dos conteúdos abordados, optou-se, por razões metodológicas, por terminar cada capítulo com um breve resumo e utilizar figuras para ilustrar os conteúdos apresentados, incluindo fotografias.

Por último, no sexto capítulo, procurou-se sistematizar/sintetizar as ideias fundamentais expostas ao longo da dissertação, propondo-se sugestões consideradas pertinentes para o ordenamento do território e o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago.

## **CAPÍTULO II - ENQUADRAMENTO TEÓRICO: TURISMO, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PLANEAMENTO**

### **II.1- Conceitos Básicos**

#### **II.1.1- Conceito de turismo e turista**

O turismo e o ordenamento do território são conceitos que têm especificidades, próprias que, devido à sua complexidade, exigem uma clara definição que importa apresentar neste capítulo.

O que é o turismo e o que é “ser turista”?

O conceito de turismo é bastante complexo. Esta complexidade resulta, por um lado, da natureza do fenómeno turístico, e, por outro lado, pelo facto de o turismo ser um fenómeno em constante evolução. As diversas definições do turismo põem em evidência esta evolução.

As primeiras definições realçavam a sua dimensão espacial, partindo do princípio de que o turismo só se verifica quando alguém se desloca de um lugar físico. Posteriormente, realçou-se a sua dimensão multi-sectorial, passando-se de uma designação de “indústria do turismo” para a de *cluster* do recreio e do lazer. Noutros termos, tem especial destaque a sua ligação aos três pilares da sustentabilidade – ambiental, económico e social.

Segundo Vieira (2005, p.154), em 1937, a Sociedade das Nações definia o turismo, como “*toda a viagem realizada para fora do domicílio habitual por um período superior a 24 horas e inferior a um ano, por motivos de lazer.*” Esta definição identifica o turismo com a deslocação de pessoas, destacando elementos que distinguem as viagens turísticas das restantes viagens, isto é, para que uma viagem possa dar origem a uma actividade turística, ou fenómenos turísticos, a deslocação deve efectuar-se a um local ou locais fora do ambiente habitual, excluindo, portanto, as viagens frequentes entre o local onde a pessoa reside e aqueles onde trabalha, estuda ou desenvolve uma actividade regular. A permanência no local visitado não deve ultrapassar 12 meses consecutivos, nem deve ser inferior a 24 horas, sendo o lazer o único motivo da viagem.

Efectivamente, o turismo resultava fundamentalmente do lazer, coisa que hoje, ainda que mitigada, se verifica. Neste contexto, o turismo é o resultado da forma como é ocupado o tempo livre mas distingue-se do lazer na medida em que implica necessariamente uma deslocação, enquanto que o lazer pode ou não dar origem a uma viagem.



Segundo Cunha (2001, p.13), de acordo a clássica definição de Joffre Dumazedier (1988), «o lazer é a actividade à qual as pessoas se entregam livremente fora das suas necessidades e obrigações profissionais, familiares e sociais, para se descontraírem, divertir, aumentar os seus conhecimentos e a sua espontânea participação social, livre exercício e capacidade criativa». Segundo o mesmo autor, em 1942, Walter Hunziker e Kurt Krapf definiram o turismo como «o conjunto das relações e fenómenos originados pela deslocação e permanência de pessoas fora do seu local habitual de residência, desde que tais deslocações e permanências não sejam utilizadas para o exercício de uma actividade lucrativa principal.» Esta definição põe em evidência uma clara evolução do conceito do turismo, pois não faz referência a qualquer período mínimo ou máximo de permanência, contrariamente à definição anterior, e identifica o turismo como uma vasta e variada actividade que engloba tanto as deslocações das pessoas como as relações que se estabelecem nos locais visitados, abrangendo todo e qualquer motivo, excluindo apenas aqueles que visam a obtenção de uma remuneração.

Segundo Vieira (2005, p.155), em 1982, Mathieson e Wall definiram o turismo como a deslocação temporária de pessoas para destinos fora do seu normal local de trabalho ou residência, as actividades levadas a cabo durante a sua estadia nesses destinos e os serviços criados para satisfazer as suas necessidades. Este conceito identifica o turismo como uma vasta e variada actividade que engloba, além das deslocações das pessoas e todas as relações que estabelecem nos locais visitados, também todas as produções e serviços desenvolvidos para responder às suas necessidades. É um conceito que abrange simultaneamente a oferta e a procura turística. Contudo, alguns estudiosos do fenómeno turístico, como, por exemplo, Licínio Cunha,<sup>1</sup> apontam algumas insuficiências deste conceito.

Segundo Cunha (2001, p. 30), «do ponto de vista técnico, podemos utilizar a definição da OMT de 1997 que considera o turismo “como o conjunto das actividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadas em locais fora do seu ambiente habitual por período consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, de negócios e outros.»

Nota-se que este conceito, apesar de abrangente e possuidor dos principais elementos caracterizadores do turismo, tem o inconveniente de privilegiar o lado da procura e não revelar a oferta, incluindo o turismo apenas as actividades desenvolvidas pelos visitantes.

---

<sup>1</sup> Licínio Cunha (2001, p. 30), afirma que, o referido conceito não refere expressamente a exclusão da remuneração e que não é só durante a permanência que as pessoas desenvolvem actividades mas também durante a sua deslocação e, por outro lado, exclui as actividades “não criadas” que são fundamentais para satisfazer as necessidades.

À semelhança do conceito do turismo, o conceito de turista sofreu alterações significativas ao longo do tempo.

Segundo Cunha (2001, p.15), não se conhece o momento exacto do aparecimento da palavra, mas é geralmente aceite que tem origem nas viagens que os ingleses se habituaram a realizar no continente europeu, para complemento da sua educação, sobretudo a partir de finais do século XVII, durante as quais se realizavam a “*Grand Tour*.” Aqueles que participavam nesta viagem passaram a ser conhecidos por “*tourists*” e a actividade a que deram origem passou a designar-se por turismo (“*tourism*”).

A palavra foi, posteriormente, introduzida em França, passando a designar toda a pessoa que fazia uma viagem para o seu próprio prazer. Muitas outras línguas adoptaram as palavras francesas “*Touriste*” e “*Tourisme*,” com o sentido restrito de: viagem feita sem fim lucrativo, por distração, repouso, satisfação da curiosidade de conhecer outros locais e outras pessoas; a viagem que não fosse considerado um mero capricho, mas antes uma forma de aprendizagem, um meio complementar de educação.

Esta concepção prevaleceu durante muitos anos mas, mais tarde, verificou-se, por razões estatísticas e económicas, a necessidade de distinguir os vários grupos de viajantes, uma vez que nem todos os viajantes são classificados como turistas.

Em 1937 surgiu a primeira definição do turista proposta pelo Comité de Especialistas em Estatísticas das Nações Unidas, tendo sido considerado apenas o “turista internacional que visitava um país durante mais de 24 horas. Os outros visitantes eram considerados “*excursionistas*.” Segundo Cunha (2007, p. 18) “*A concepção que identificava o turismo com as deslocações internacionais prevaleceu durante muito tempo e ainda hoje, erradamente, se mantém em vastos sectores de opinião pública, reduzindo a importância do turismo apenas à sua dimensão internacional, quando esta já não é a mais importante e, em muitos casos, nem sequer é a que produz maiores incidências económicas e sociais*”

Segundo Cunha (2001, p.19), em 1993, na sequência da Conferência Internacional sobre Viagens e Estatísticas de Turismo realizada em 1991, em Ottawa, a Comissão de Estatística da ONU, adoptou, por recomendação da OMT, definições mais actualizadas que passaram a ser aceites por todos os países e organizações internacionais, embora levarem algumas objecções. E, de acordo com a última definição adoptada pela ONU (1993), por recomendação da OMT, passamos a ter os seguintes conceitos:



1- Visitante é toda a pessoa que se desloca a um local situado fora do seu ambiente habitual, durante um período inferior a 12 meses consecutivos e cujo motivo principal da visita é outro que não seja o de exercer uma actividade remunerada no local visitado;

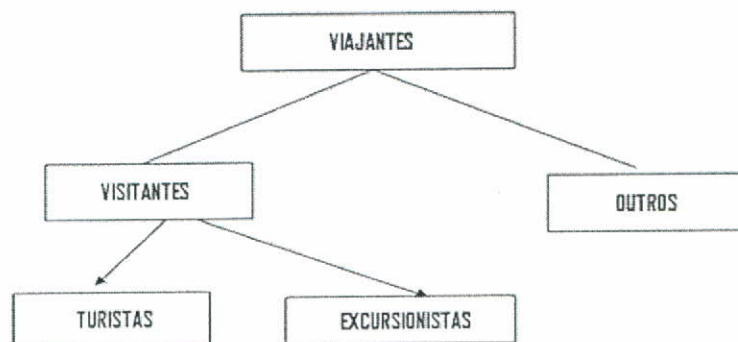
2- Turista é todo o visitante que passa, pelo menos, uma noite num estabelecimento de alojamento colectivo ou num alojamento privado;

3-Visitante do dia (*Same-day-visitor*), em substituição do termo “excursionista”, é todo o visitante que não passa a noite no local visitado.

O termo visitante mantém-se como o conceito básico de todo o sistema estatístico do turismo do qual derivam os restantes conceitos (visitantes, turistas, excursionistas).

Segundo Cunha (2007, p.18), a classificação dos viajantes passou a obedecer ao seguinte esquema:

**Figura 1 - Classificação de viajantes**



Fonte: Cunha (2007, p. 18)

De acordo com a figura, nem todos os viajantes são visitantes. Porém, todos os visitantes são viajantes. De igual modo, nem todos os visitantes são turistas. Para que um

viajante possa ser considerado como visitante, dando origem a uma actividade ou a um fenómeno turístico, a deslocação deve efectuar-se a um local ou locais fora do ambiente habitual<sup>2</sup>, excluindo, portanto, as viagens frequentes entre o local onde a pessoa reside e aqueles onde trabalha, estuda ou desenvolve uma actividade regular. Segundo Cunha (2007, p. 17), a designação de viajante é uma expressão ampla que se aplica nas mais variadas circunstâncias, não permitindo isolar as actividades concretas ligadas às deslocações nem tão pouco o grupo ou grupos de pessoas que, durante as suas viagens, originam fenómenos e relações com características próprias.

Em jeito de síntese, diríamos que nem todas as pessoas encaram o turismo segundo a mesma perspectiva, pelo que o significado e alcance que tem para uns não é o mesmo para outros. Para muitos, o turismo é entendido como um meio de evasão e de ocupação de tempos livres, um acto lúdico do qual retiram prazer; para outros, o turismo é um factor de ocupação de espaços com consequência para o meio natural e social; para outros, ainda, é um fenómeno que gera riqueza, aumenta o bem-estar e cria novas oportunidades de emprego; e há quem encare o turismo como uma forma de destruição de valores.

Entretanto, apesar de não existir um consenso que permita apresentar uma definição clara do turismo, entende-se que este é essencialmente movimento de pessoas, ou seja, o que define o turismo são as pessoas e não os recursos. Por esta razão, só existe o turismo se houver uma vivência emocional e pessoal no destino turístico. Deste modo, o turista é alguém que procura a vivência temporária das emoções proporcionadas pelas características dos recursos turísticos. Essa vivência é uma forma de satisfazer expectativas criadas por determinados factores, nomeadamente, o conhecimento individual obtido pela promoção através da Internet ou de familiares. A qualidade dessa vivência depende da qualidade do destino turístico. Este, por sua vez, deve estar preparado para proporcionar uma fruição agradável, nomeadamente, sossego, acesso, conforto, segurança, animação etc., aspectos que deverão ser garantidos por ordenamento turístico do território.

---

<sup>2</sup> De acordo com a definição de OMT, o primeiro elemento que distingue o turismo das restantes viagens reside no facto de a viagem se efectuar a um local fora do ambiente habitual do viajante, considerando-se que este é constituído por uma certa área na qual se situa a sua residência principal e todos os locais para os quais se desloca frequentemente.



## II.1.2 - Conceito de Ordenamento do Território

Segundo Costa Lobo et al. (1990, p. 113), *"o ordenamento pressupõe uma atitude racionalista com vista à exploração dos recursos naturais, dando particular atenção à distribuição das classes de uso de solo. Os estudos de ordenamento estabelecem bases para as estratégias de desenvolvimento territorial tendo em vista economias de espaço, critérios de povoamento e de localização preferencial das actividades a nível regional e municipal."*

O conceito acima apresentado refere-se aos aspectos que devem ser levados em consideração na organização espacial das actividades com impacto na ocupação, uso e transformação do solo, nomeadamente, a protecção dos recursos naturais, como, por exemplo, solo, água, flora e fauna, por forma a garantir o equilíbrio dos ecossistemas e a salvaguarda dos solos com aptidão agrícola ou florestal. Segundo Partidário (1999, p. 35), este conceito fixa-se muito na perspectiva urbanística do território, considerando preferível o conceito em que o ordenamento do território se destaca das funções atribuídas ao planeamento (distribuição de classes de uso do solo). Deste modo, citando a Carta Europeia do Ordenamento do Território (1988), a mesma autora (1999, p.35), define ordenamento do território como *"um conjunto de acções, devidamente articuladas no espaço e no tempo, que resultam na tradução espacial das políticas económica, social, cultural e ecológica da sociedade."*

Este conceito demonstra que a correcta ocupação espacial exige articulação/coordenação e harmonização de acções a desenvolver a vários níveis. Aliás, Vieira (2005, p.105), refere que o ordenamento do território deve estar enquadrado nalgum tipo de intervenção mais global que pode ser uma "abordagem interdisciplinar" que tem sempre uma dimensão espacial, uma forte ligação ao conceito de desenvolvimento regional e deve estar sujeito a uma concepção orientadora. Nota-se que, segundo este autor, o ordenamento do território não é um fim em si mesmo, mas um instrumento para alcançar objectivos de nível superior.

Segundo o Dicionário da Língua Portuguesa *online* (2005), o ordenamento do território é o "acto de ordenar; ordenação de um território; estudo profundo e detalhado de um território (País, região ...) para conhecer todas as suas características que constituirá a base para a elaboração de um plano cuja finalidade é a utilização racional desse território, ou seja, o aproveitamento das potencialidades, a maximização da produção a par com a protecção do ambiente, visando o desenvolvimento sócio-económico e a melhoria da qualidade de vida."



Segundo Baud, Bourgeat e Brás (1999 p. 262), “o ordenamento do território corresponde, na maior parte dos casos, à vontade de corrigir os desequilíbrios de um espaço nacional ou regional e constitui um dos principais campos de intervenção da geografia aplicada. Pressupõe, por um lado, uma percepção e uma concepção de conjunto de um território e, por outro lado, uma análise prospectiva”. Estes autores consideram que o ordenamento do território não começou por ser uma acção planeada, mas sim foi surgindo como o resultado das necessidades das populações e consiste numa forma voluntária de valorizar um espaço, tendo em consideração as relações internas e externas que ele mantém, constituindo uma resposta específica a motivações diversas.

Segundo Mirlin e Choay (2000, p.38), o ordenamento do território “é a acção e a prática (mais do que a ciência, a técnica ou a arte) de dispor com ordem, através do espaço de um país e com uma visão prospectiva, os homens e as suas actividades, os equipamentos e os meios de comunicação que eles podem utilizar, tendo em conta os constrangimentos naturais, humanos e económicos, ou mesmo estratégicos. (...)”. Um dos documentos oficiais relevantes sobre esta matéria, a Carta Europeia do Ordenamento do Território, (Conselho da Europa, 1988, p.9), diz que o ordenamento do território “é simultaneamente, uma disciplina científica, uma técnica administrativa e uma política que se desenvolve numa perspectiva interdisciplinar e integrada tendente ao desenvolvimento equilibrado das regiões e à organização física do espaço segundo uma estratégia de conjunto. (...)”

Como ciência, o ordenamento do território explica-se na medida em que pratica metodologias científicas, quer quanto à análise e ao diagnóstico das situações em que o território se encontra envolvido, quer quanto às expectativas de uma evolução em que as opções sejam tomadas como cenários.

Segundo Conselho da Europa (1988, p. 9), no sentido lato, o “ordenamento do território pode ser visto como uma política pública que tem em vista a disposição no espaço e no tempo dos homens e as suas actividades (...)” e no sentido restrito, segundo Costa Lobo et al. (1990, p. 213), “é um processo integrado e racional de organização do espaço biofísico, de acordo com as vocações e capacidades e que, com base em conhecimentos técnicos e científicos, identifica as invariantes do território, com vista à demarcação de espaços e fixação de classes e usos do solo”.

Essas definições apresentam as diferentes perspectivas dos autores sobre o conceito do ordenamento do território mas assentam em algumas características comuns. Todos

apontam a necessidade de se ter em consideração a existência de múltiplos poderes de decisão, individuais e institucionais, que influenciam a organização do espaço e procuram conciliar de forma harmoniosa as suas acções. Uma das características referidas é o facto de o ordenamento do território ser uma política pública, ou seja, acções realizadas pelos poderes públicos. O carácter voluntarista e prospectivo do ordenamento do território são também realçados pelos diferentes autores.

O quadro seguinte apresenta alguns conceitos fundamentais no ordenamento do território.

**Quadro 1 – Conceitos fundamentais no ordenamento do território**

<b>Conceitos</b>	<b>Descrição</b>
<b>Políticas de solos</b>	Conjunto das vias seguidas pelos poderes públicos como agentes reguladores e coordenadores no consumo ou utilização do solo.
<b>Zonamento</b>	Consiste na delimitação de espaços afectos ao uso urbano para distribuição do solo pelas diversas categorias de uso e actividades previstas e definição de parâmetros urbanísticos.
<b>Categoria de uso do solo</b>	A designação de “categoria de uso do solo “é utilizada para diferenciar os espaços com funções específicas, em especial no interior de uma unidade de classe de uso urbano.
<b>Espaços naturais</b>	Espaços onde as medidas de protecção de recursos e a salvaguarda de valores paisagísticos dominam sobre as actividades produtivas.
<b>Espaços florestais</b>	Espaços onde a produção florestal domina, com as suas exigências de escala e cuja exploração é desenvolvida segundo os critérios de engenharia florestal.
<b>Espaços agrícolas</b>	Tendo como referências as condições ideais para a actividade agrícola mais adequada às características sociais e ecológicas da região, o plano demarca os espaços que mais se aproximam desse modelo no presente, ou no futuro, através das alterações desejáveis.



**Quadro 1-** Conceitos fundamentais no ordenamento do território (Continuação)

<b>Conceitos</b>	<b>Descrição</b>
<b>Espaços urbanos</b>	Espaços que se caracterizam pelo elevado nível de infra-estruturação, densidade populacional ou de concentração humana em actividades diversificadas.
<b>Espaços canais</b>	Corredores cativados para infra-estruturas que ligam pontos distantes e têm um efeito de barreira física mais ou menos condicionante dos espaços marginantes.
<b>Planos de ordenamento</b>	Instrumentos para execução de políticas de planeamento.
<b>Plano</b>	Resultado do processo de planeamento e gestão sempre que são explicitadas intenções e regras relativas a medidas e acções que os poderes públicos decidem adoptar para a resolução e prevenção de problemas, os quais definem o âmbito do plano. Deve incluir um conjunto de intenções e de medidas de carácter geral e específico cobrindo as questões do desenvolvimento urbano, do seu controlo e estímulo, bem como contendo as alternativas para a gestão.
<b>Estrutura territorial</b>	É constituída por elementos estruturantes naturais como os rios, os montes e vales e elementos estruturantes construídos como as cidades, a rede viária, os portos, os aeroportos.
<b>Plantas de condicionantes</b>	Sob esta designação resumem-se acontecimentos ou simples factores que, à partida, têm um estatuto de permanência e que se sobrepõem à capacidade operativa de uma figura de plano ou mesmo de um projecto.
<b>Servidões</b>	Constitui um ónus ou encargo imposto sobre uma propriedade e limitadora do exercício do direito da propriedade. A servidão é administrativa quando é imposta por uma disposição legal sobre uma propriedade por razões de utilidade pública.

Fonte: Costa Lobo et al. (1990) e Partidário (1999) e adaptado pelo autor.



### II.1.3 - Princípios e objectivos do Ordenamento do Território.

Segundo o Conselho da Europa (1988, p.110), existem quatro princípios do ordenamento do território: Democrático<sup>3</sup>, Integrado<sup>4</sup>, Funcional<sup>5</sup> e Prospectivo<sup>6</sup>.

De acordo com Vieira (2005, p. 107), citando Oliveira <sup>7</sup> (2001, p.27), “o ordenamento do território afecta de tal forma a tudo e todos que a sua implementação não pode ser feita sem sujeição a um vasto leque de princípios que devem ser do conhecimento de todos”. Como é evidente, também o ordenamento turístico do território se deve sujeitar ao conjunto desses princípios. Este autor enumera um vasto leque de princípios que devem ser respeitados no ordenamento do território, em geral, e no ordenamento turístico em especial, dos quais transcrevemos aqueles que, na nossa opinião, são mais relevantes no contexto deste trabalho.

**Quadro 2 - Princípios no Ordenamento do Território**

<b>Princípios</b>	<b>Descrição</b>
<b>Princípio da soberania do interesse colectivo</b>	Este interesse sobrepõe-se aos interesse do turismo que, aliás, deve ter como objectivo superior privilegiar o interesse da comunidade de acolhimento em detrimento dos interesses dos vários actores presentes no fenómeno turístico.
<b>Princípio da garantia dos direitos particulares</b>	Os direitos adquiridos, se forem prejudicados pelo desenvolvimento do turismo, devem ser compensados
<b>Princípio da graduação do interesse público</b>	Pode ser internacional, nacional, regional ou local. Os interesses de nível inferior têm que se sujeitar aos de nível superior.

<sup>3</sup> Deve ser conduzido de modo a assegurar a participação das populações interessadas e dos seus representantes políticos.

<sup>4</sup> Deve assegurar a coordenação das diferentes políticas sectoriais e sua integração numa abordagem global.

<sup>5</sup> Deve ter em conta a existência de especificidades regionais, fundamentadas em valores, culturais e interesses comuns que, por vezes, ultrapassam fronteiras administrativas e territoriais, assim como a organização administrativas dos diferentes países.

<sup>6</sup> Deve analisar e tomar em consideração as tendências e o desenvolvimento a longo prazo dos fenómenos e intervenções económicas, ecológicas, sociais, culturais e ambientais.

<sup>7</sup> Oliveira, Fernanda Paula (2001), Direito do Ordenamento do Território, Coimbra, Almedina

**Quadro 2- Princípio no Ordenamento do Território (continuação)**

<b>Princípios</b>	<b>Descrição</b>
<b>Princípio de sustentabilidade e de solidariedade inter-geracional e da economia</b>	Define a necessidade de se procurar e encontrar um ponto de equilíbrio entre o desenvolvimento económico, a utilização de recursos escassos e a sustentabilidade desse desenvolvimento.
<b>Princípio de coordenação das políticas de ordenamento e desenvolvimento entre os interesses público e privado</b>	O turismo é primordialmente uma actividade privada com forte intervenção pública, o que dificulta esta coordenação.
<b>Princípio da optimização do uso do solo</b>	Quando existe uma utilização não turística que é colectivamente preferível para uma determinada parcela do território, o projecto turístico não deve prevalecer. O desenvolvimento do turismo não é um objectivo absoluto.
<b>Princípio da hierarquia jurídica e territorial dos planos</b>	Define a escala da sua subordinação.
<b>Princípio da eficiência da acção administrativa</b>	Segundo o qual as políticas do solo, de ordenamento e de urbanismo devem ser orientadas de forma a satisfazerem as necessidades colectivas sem fomentar a especulação. (muito importante para Cabo Verde!)
<b>Princípio da participação dos interessados</b>	O desenvolvimento não é um processo feito à revelia das pessoas, deve ser participado.
<b>Princípio da responsabilização</b>	Garante a compensação dos danos que ponham em causa, por exemplo, a qualidade ambiental.
<b>Princípio da contratualização</b>	Visa o estabelecimento de parcerias entre a iniciativa privada e os organismos públicos como forma de promover o desenvolvimento.

Fonte: : adaptação do autor de Martins Vieira (2005, p. 107)



No caso de Cabo Verde, esses princípios têm particular importância, sobretudo, o Princípio de sustentabilidade e solidariedade inter-geracional e o Princípio da optimização do uso do solo, uma vez que se trata de um destino turístico com fracos recursos naturais e que privilegia um turismo sustentável em termos económico, social e ambiental. Aliás, estes e outros princípios importantes estão salvaguardados na Lei de Bases do Ordenamento do Território de Cabo Verde (Lei nº85/IV/93, de 16 de Julho). A título de exemplo, citamos o Princípio de harmonização das actuações do Estado e dos Municípios, segundo o qual o Estado e os Municípios, de acordo com as suas competências e no respeito mútuo pela autonomia dos respectivos órgãos, devem promover a elaboração dos planos de ordenamento e harmonizar as suas previsões, deliberações, decisões e actuação relativas à ocupação, uso e transformação do solo; o Princípio de participação dos cidadãos, segundo o qual os cidadãos tem o direito e o dever de participar na elaboração e execução dos planos de ordenamento através dos órgãos competentes da Administração central, regional e local, de outras pessoas colectivas de direito público e de pessoas e entidades privadas (ANMCV, 2003, p.532).

Quanto aos objectivos do ordenamento do território, de acordo com o Conselho da Europa (1988), a aplicação dos objectivos do ordenamento do território varia conforme o território em questão, e também com o nível territorial e a época. A Carta Europeia do Ordenamento do Território define objectivos específicos para determinadas áreas dos territórios, como, por exemplo, regiões rurais, regiões urbanas, regiões de montanha, regiões com fragilidades estruturais, regiões costeiras e as ilhas. Este importante documento oficial enumera um conjunto de objectivos do ordenamento do território dos quais transcrevemos os mais relevantes para o nosso caso de estudo – ilha de Santiago/Cabo Verde. Apesar de serem objectivos definidos para o ordenamento do território Europeu, entendemos que a sua aplicação também é viável em outros territórios. O desenvolvimento sócio - económico equilibrado das regiões; a melhoria da qualidade de vida das populações; a gestão responsável dos recursos naturais e a protecção do ambiente; a coordenação entre os diferentes sectores e a participação das populações, são, de entre outros, os principais objectivos de ordenamento do território (ver anexo 1).

#### II.1.4 - Conceito de Planeamento

Apesar da estreita relação entre o ordenamento e o planeamento, estes dois conceitos são diferentes. Segundo Costa Lobo et al. (1990, p.228), *“O ordenamento e planeamento são dois conceitos distintos tão ricos que não devem ser confundidos. Embora não seja necessário respeitar uma relação sequencial entre o ordenamento e planeamento, em termos metodológicos, o ordenamento situa-se a montante e apresenta-se, normalmente, com maior agregação que o planeamento, sendo este mais operativo ao visar o enquadramento de acções de projecto e obra e prever medidas para dinamização do desenvolvimento. Tanto o ordenamento como o planeamento têm por objecto a organização e a gestão territorial mas operam a escalas diferentes”*

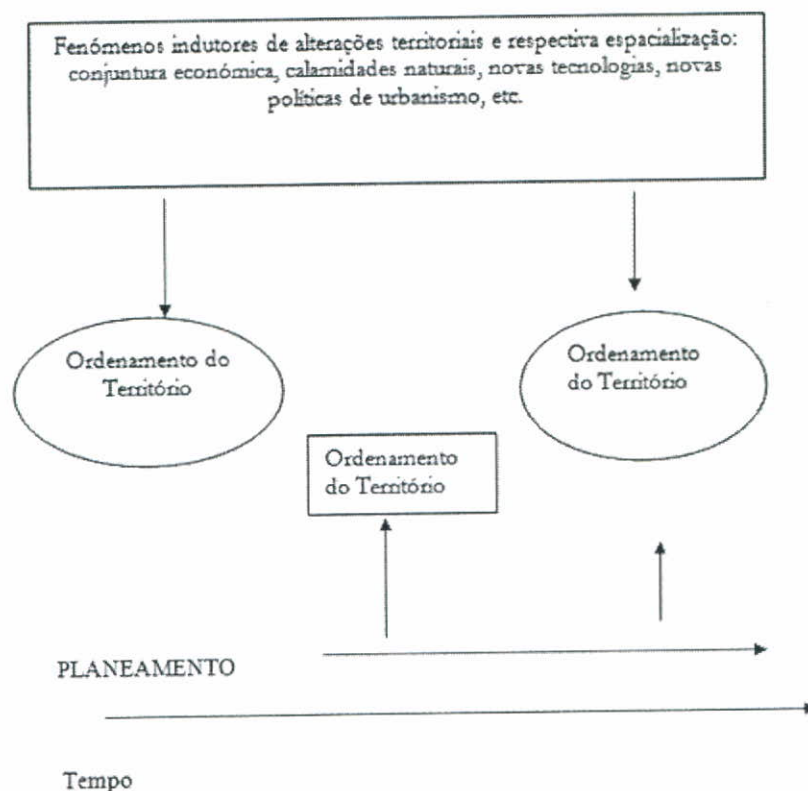
O planeamento é um processo de optimização da gestão urbanística, que deverá ser interactivo em termos horizontais e temporais, colhendo as retroacções de forma crítica, para afinar os seus objectivos estratégicos, e prosseguir para as fases que sempre se seguem, em cadeia. (Costa Lobo et al.1990, p.227).

Costa Lobo defende que o planeamento deve fundamentar-se sobre estudos e decisões prévias de ordenamento e explicitá-los no seu próprio processo, tendo por finalidade desenvolver as previsões e o processo de intervenção, visando objectivos que deverão concretizar, a jusante, com os projectos e acções que permitam a sua implementação em obra e em utilização dos espaços adoptados.

O planeamento, na sua visão mais restrita e tradicional, é uma via para alcançar os objectivos do ordenamento do território e do desenvolvimento sustentável.

Partidário (1999), representou de forma simplificada, a relação entre o planeamento e o ordenamento, em que a degradação do ordenamento do território é motivada por fenómenos indutores de alterações territoriais e respectiva especialização, que actuam sobre o ordenamento do território como factores de impacte (Figura 2).



**Figura 2- Relação entre ordenamento do território e planeamento**

Fonte: Partidário (1999)

Segundo Partidário (1999, p.36), o processo de degradação do ordenamento do território é compensado e regularizado por actividades de planeamento que actuam de modo contínuo e sistemático; é contrário às forças de perturbação, contribuindo para o necessário equilíbrio da tradução espacial das políticas económicas, social, cultural e ecológica da sociedade.

Sendo o planeamento operativo e praticável, o instrumento utilizado é o plano, que concretiza, num dado momento, todas as opções e compromissos sobre o que se pretende para uma determinada área.

Segundo Silva e Brito (2005, p.13), o planeamento é *um* processo que consiste em determinar os objectivos de trabalho, ordenar os recursos materiais e humanos disponíveis, determinar os métodos e as técnicas aplicáveis, estabelecer as formas de organização e expor com precisão todas as especificações necessárias para que a conduta das pessoas ou de grupos

de pessoas que actuarão na execução dos trabalhos pretendidos seja racionalmente direccionada para alcançar os resultados pretendidos. Deste conceito, importa reter o seguinte: o planeamento é um processo orientado para um determinado objectivo. No caso concreto do turismo, os objectivos do planeamento do seu desenvolvimento são, de entre outros, os seguintes: garantir a sustentabilidade do turismo; proporcionar o mais alto grau de satisfação aos turistas, melhorar a qualidade de vida da população do destino turístico; minimizar os efeitos negativos do turismo e potenciar os seus efeitos positivos e garantir o desenvolvimento económico sustentável através da defesa e preservação dos recursos naturais e construídos existentes nas comunidades de destino (Vieira, 2005, p.43).

### **II.1.5- Características do planeamento turístico.**

No que se refere às características do Planeamento turístico, Martins Vieira, citando Inskeep<sup>8</sup> (1991, p.29) diz que é *“um processo integrado, incremental, continuo, flexível, abrangente, complexo, realista, participado, sistémico e condicionante.”*

De facto, o planeamento turístico deve integrar e ter em considerações outros sectores de desenvolvimento sócio - económicos, sobretudo os mais relacionados com o turismo, tais como infra-estruturas de saneamento básico, transporte e comunicação. É indispensável a sua integração com as políticas do ambiente, com as tradições sócio - culturais, com o mercado do turismo internacional e com os actores da indústria turística (operadores turísticos, população local, administração pública). Por outro lado, deve estar integrado no sistema de planeamento nacional, para que o seu desenvolvimento se processe sem conflitos institucionais.

Segundo Vieira (2005, p.41), o planeamento do turismo é incremental porque o processo de reversão (*feedback*), que implica uma abordagem crítica da realidade, permite sempre acrescentar alguma coisa aos objectivos e às políticas definidas anteriormente.

O planeamento turístico deve ser contínuo, de forma a poder adaptar-se constantemente à evolução e às mudanças que ocorrem ao nível internacional. Portanto, não se resume á elaboração de um plano mas sim de um processo interactivo com um horizonte temporal alargado.

---

<sup>8</sup> Inskeep, E. (1991), *Tourism Planning: An Integrated and sustainable approach to Resort Development*. WTO, Madrid



O Planeamento turístico deve ser também flexível, ou seja, deve conter sistemas de monitoragem, de revisão e capacidade de adaptação às suas necessárias alterações.

Segundo Pereira (2003, p.195), *"O modelo de ordenamento deve reunir alguma flexibilidade para permitir receber projectos não previstos e classificados como oportunidades para o território"*.

O planeamento turístico é abrangente, uma vez que abarca todos os sectores de uma sociedade, cobrindo um leque variado de fenómenos turísticos, e exige um trabalho interligado entre várias áreas de conhecimento (sociologia, geografia, economia e outras).

O planeamento turístico é complexo, porque exige a satisfação das necessidades dos turistas e dos residentes e a salvaguarda dos interesses de vários intervenientes no sector. Por outro lado, deve garantir a sustentabilidade, que é vista, actualmente, como uma das preocupações mais prementes.

O planeamento do turismo, para que seja bem sucedido, deve ser realista e participado, pois o seu sucesso depende da participação de vários actores e do empenhamento colectivo que se inicia no momento decisivo e que se deve manter ao longo de todo o processo.

Segundo Costa et al. (2004, p.47), os países em vias de desenvolvimento, em particular, devem considerar esses aspectos, incorporando a sustentabilidade como uma forma de assegurar o sucesso do turismo a longo prazo. Ao planear, os governos devem ter em conta as populações locais, envolvendo-as e levando-as a participar no processo de planeamento na expectativa de assegurar que os projectos em causa venha a ter o seu suporte"

Por outro lado, o planeamento turístico, enquanto processo dinâmico, deve ser visto como um modelo de gestão de comportamentos colectivos e individuais que exige uma visão administrativa moderna e uma mudança de mentalidade da comunidade. Aliás, alguns autores, nomeadamente, Silva (2005, p.13), defendem a necessidade de associar ao planeamento, sobretudo ao planeamento turístico, uma mudança de mentalidade dos turistas, no sentido de estes percepcionarem no turismo um campo de aprendizagem e de experiências, uma forma de enriquecimento interior, de compreensão mútua e de solidariedade. O planeamento turístico deve ser sistémico, ou seja, deve levar em consideração as várias componentes do fenómeno turístico como a procura, a oferta, a comercialização e os transportes. Por exemplo, ao nível da oferta há que ter em conta a localização e a tipologia dos empreendimentos turísticos. Segundo Vieira (2005, p.44), no processo de planeamento do desenvolvimento do



turismo a satisfação das necessidades locais quanto às infra-estruturas deve ter prioridade sobre a satisfação das necessidades dos turistas; a utilização dos recursos locais deve ter prioridade sobre a utilização dos recursos externos, para que o efeito multiplicador do turismo tenha um maior impacto ao nível local; a dimensão humana e cultural da comunidade de acolhimento deve ser respeitada e mantida; a capacidade física e humana regional para acolher turistas deve ser calibrada e respeitada e devem ser impedidos os “*guetos*” turísticos.

O planeamento turístico é condicionante, isto é, define condicionantes que afectam tanto a oferta como a procura, como, por exemplo, ao nível das localizações das infra-estruturas, a preservação do património natural e cultural.

## **II.1.6 – O Planeamento turístico e a sua relação com outros tipos de Planeamento**

O planeamento é de aplicação tão universal que dá origem a vários tipos, definidos em função dos mais variados critérios: âmbito geográfico, (onde se aplica) a duração (durante quanto tempo) e a dimensão programática (planear o quê, para quê, para quem). A escolha do tipo de planeamento depende sobretudo da natureza das entidades, instituições e organismos que o aplicam, nomeadamente, empresas públicas e privadas, administração pública, instituições sem fins lucrativos e organizações não governamentais.

Tradicionalmente, consideram-se os seguintes tipos de planeamento, de acordo com o prazo para a sua execução: a curto prazo, com planos e programas operacionais até um ano e que incluem os planos de gestão e orçamentais; a médio prazo, com planos tácticos, de 1 a 5 anos, nos quais se incluem, normalmente, os planos para selecção de projectos ou atribuição de recursos e a longo prazo, com planos estratégicos a mais de 5 anos, que incluem a definição dos grandes objectivos gerais e dos caminhos a percorrer para os alcançar. Neste contexto, importa saber onde se enquadra o planeamento turístico.

O Planeamento turístico inclui normalmente acções que se desenvolvem durante muitos anos, ou seja, o de longo prazo.

Os efeitos do turismo sobre a comunidade de acolhimento e sobre o território, de um modo geral, bem como a construção de determinadas infra-estruturas turísticas, podem perdurar durante muitos anos. Por outro lado, o turismo é uma actividade de retorno a longo prazo, com grande risco e efeitos prolongados, exigindo, por isso, no seu planeamento, a disponibilidade de dados estatísticos e o recurso às análises prospectivas como forma de

prever a evolução dos factores determinantes de mudança do desenvolvimento do turismo e o seu impacto.

Segundo Vieira (2005, p.19), quanto ao âmbito geográfico, e aos níveis de intervenção governamental, o planeamento em geral, e o planeamento do turismo em particular, pode ser classificado segundo os diversos escalões de poder territorial, amplitude da área de aplicação e influência dos seus instrumentos, em: de grandes espaços (Europa, Península Ibérica, etc.) e transnacional, incluindo, o planeamento, por exemplo, de grandes redes de transporte, a definição de grandes políticas para o ambiente e a ocupação de orla costeira contígua a dois países; nacional, incluindo a definição do enquadramento geral para o desenvolvimento e a definição de políticas nacionais, por exemplo, para o ambiente e o sector turístico, bem como de objectivos de topo e orientações gerais; regional, incluindo a definição de estratégias de desenvolvimento regional e o planeamento de infra-estruturas de transporte regionais e de ordenamento do território e local (destino turístico ou sítios como uma praia, um parque), incluindo estudo de Zonamento, de conservação e de ocupação do território.

O planeamento do turismo, quanto ao objectivo, enquadra-se no tipo de planeamento de desenvolvimento económico, planeamento biofísico do território, planeamento das infra-estruturas colectivas, planeamento urbano e regional.

O turismo é uma actividade com forte impacto económico nas comunidades de destino e depende, por outro lado, do desenvolvimento económico das comunidades de origem. Por esta razão, devido à importância da sua componente económica, deve ser incluído no tipo de planeamento designado por planeamento do desenvolvimento económico.

O turismo e o território estão intimamente interligados, pelo que o planeamento do desenvolvimento do turismo deve fazer parte integrante do planeamento biofísico do território.

O desenvolvimento do turismo depende, também, da existência das infra-estruturas colectivas mais relevantes, como as infra-estruturas de transportes (aeroportos, portos, rodovias) e as infra-estruturas sociais (esgotos, abastecimento de água, energia, comunicações e saúde); no planeamento dessas infra-estruturas deve considerar-se o efeito do seu desenvolvimento na actividade turística.



O fenómeno turístico fica, assim, coberto em todas as suas dimensões pelas diferentes envolventes, quer sejam de natureza económica, social, ambiental ou territorial e contribui, por sua vez, para o próprio planeamento do desenvolvimento desses envolventes.

A sustentabilidade do turismo é actualmente um dos requisitos fundamentais para os países que queiram desenvolver os sectores turísticos e hoteleiros. Cabo Verde, não foge à regra.

Segundo Costa et al. (2004, p.57), “ *A sustentabilidade deve desenvolver-se através de um planeamento eficaz, com linhas orientadoras bem definidas acerca da extensão e alcance desse desenvolvimento* ”.

### **II.1.7 - Contexto de surgimento e importância do Planeamento turístico**

Até 1950 o turismo era um privilégio de uma elite de reduzida dimensão, razão pela qual não se colocava o problema do planeamento, nem ao nível nacional, nem regional ou local. Os grandes investimentos no domínio do turismo na Europa resumiam-se à hotelaria e à construção de infra-estruturas colectivas de utilização sazonal. O sistema turístico estava reduzido a um simples processo de abertura de novos hotéis, de criação e manutenção do acesso aos destinos turísticos e de organização de campanhas de divulgação.

O processo de desenvolvimento do turismo marginalizava as populações locais. Os grandes investidores eram estrangeiros e ocupavam a população local apenas na época alta e nas funções menos qualificadas. Assim, o turismo foi crescendo, durante muitos anos, sem planeamento, num processo espontâneo, apropriando-se descontroladamente do território, ao sabor dos interesses individuais e das oportunidades de negócios cujos resultados se procurou maximizar a todo o custo.

Nos anos 60 e 70, o desenvolvimento de novos meios de transporte facilitou as deslocações, cada vez mais longe, e a preços baixos, permitindo, deste modo, desenvolver o turismo de massas, que se caracteriza pelo elevado número de turistas, por uma oferta de serviços indiferenciada, por viagens em grandes grupos de turistas sem relação entre si. Surgiram novos tipos de alojamento turístico, como os enormes blocos de apartamentos turísticos, e novos destinos turísticos concorrentes dos destinos tradicionais, que apostavam numa promoção baseada no produto “ sol e praia”. Nesta fase, o planeamento do



desenvolvimento do turismo resumia-se ao planeamento físico e estava subordinado ao planeamento urbano, ou seja, não tinha autonomia própria.

Nos anos 80 e 90 chegou-se à conclusão de que era urgente que o desenvolvimento do turismo fosse planeado para garantir a sua sustentabilidade. O conceito de desenvolvimento sustentável, introduzido pelo Relatório Brundtland, em 1987, provocou profundas alterações na percepção do processo de planeamento, tornando-se evidente que, a longo prazo, só sobreviverão os destinos turísticos que tenham um pensamento e um planeamento estratégico. As questões ambientais, a qualidade de vida e a defesa dos valores da comunidade de acolhimento começaram a ganhar importância no contexto do desenvolvimento do turismo.

Na fase actual, o planeamento do desenvolvimento turístico tornou-se ainda mais abrangente englobando, para além do ordenamento do território, os outros aspectos do fenómeno turístico, tais como: os aspectos sócio - culturais, os económicos e os ambientais, com envolvimento de actores locais e especialistas de diferentes áreas.

A génese do planeamento turístico, à semelhança do planeamento urbano, encontra-se associada ao desenvolvimento económico-social e urbano, promovido pela revolução industrial, neste caso, sobretudo porque o aumento dos rendimentos, a redução do horário de trabalho e a maior facilidade de deslocação fomentaram o crescimento das viagens e o surgimento de estâncias turísticas longe dos centros urbanos afectados pela poluição. Convém realçar que o planeamento turístico surgiu muito recentemente, enquanto especialização do planeamento urbano, continuando a inspirar-se nos seus princípios teóricos e metodológicos.

Esta ausência de autonomia e de identidade própria encontra justificação na relativa juventude do próprio fenómeno turístico, enquanto tema de estudo e de investigação. Efectivamente, o turismo não tem tido a notoriedade e protagonismo compatíveis com a sua importância, a ponto de ser confundido, muitas vezes, com hotelaria ou transporte. Mas, actualmente, existe uma clara tendência de valorização do turismo enquanto sector fundamental do desenvolvimento da maioria das ilhas.

## **II.2 - Ordenamento do Território e desenvolvimento sustentável do Turismo em ilhas:**

### **Alguns casos de sucesso**

O turismo é, por definição, um sector utilizador do território. O seu desenvolvimento em muitas ilhas tem sido marcado por fortes impactos ao nível físico, despertando, deste modo, a especial atenção para a problemática do seu desenvolvimento em territórios insulares.

O planeamento, pilar fundamental do processo de desenvolvimento turístico, no qual o ordenamento turístico do território se integra, é particularmente importante para as ilhas enquanto destinos turísticos com algumas características específicas e que exigem uma atenção particular.

Segundo Félix Martins (2004, p.18), as ilhas e as regiões periféricas são ecossistemas extremamente vulneráveis aos impactos do turismo, pois constituem um mercado local limitado em termos de recursos, com pouca massa crítica e comunicações deficientes. Quanto mais pequenas são as ilhas, menos controlo existe pelos seus residentes no que toca à natureza e escala do desenvolvimento. Este autor, citando Murphy (1995,p.167), diz que há um sentido de lugar e de escala associado às pequenas ilhas na grelha de referência das pessoas, em virtude do seu isolamento e da sua distinção no sentido de unicidade ou singularidade. Se juntarmos a isso a idiossincrasia insular, a sua terra, o seu mar e as suas gentes fazem com que estes “microcosmos” se tornem particularmente vulneráveis.

Segundo Butler (1993, p.71), as pequenas ilhas têm sido consideradas, há muito tempo, lugares atractivos para a recreação e turismo. Contudo, não se pode ignorar os problemas específicos que as mesmas enfrentam em virtude do isolamento em relação ao bloco continental.

A preferência do sector do turismo por áreas sensíveis do ponto de vista ambiental (orla costeira, montanhas, florestas) obriga à utilização criteriosa, garantindo a preservação do meio ambiente e dos recursos naturais escassos, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável.

As ilhas, de um modo geral, devido à sua pequena dimensão e localização enfrentam muitas desvantagens, nomeadamente: recursos naturais limitados; grande pressão sobre os recursos e problemas de capacidade de carga; grande dependência do comércio internacional, elevada densidade populacional e pequena dimensão dos mercados domésticos dificultando as economias de escala. Por outro lado, ao utilizarem o ar e o mar como o meio de transporte



para as trocas comerciais e transporte de pessoas, os custos de transportes tornam-se elevados. A grande dependência, em muito casos, do turismo faz com que o desenvolvimento seja dominado e controlado por forças externas; por isso, são imprescindíveis os segmentos turísticos compatíveis com as especificidades das ilhas, de um modo geral, e de cada ilha, de um modo particular, de forma a minimizar os impactos negativos e maximizar os impactos positivos do desenvolvimento do turismo.

Segundo Dantas (2005, p.23), «Francesco Frangialli, *Secretário-Geral da OMT, no discurso de abertura da Conferencia Internacional sobre Turismo Sustentável em Pequenos Estados Insulares (PEI) e outras ilhas (1998)* referiu que pela sua vulnerabilidade, as pequenas ilhas, sobretudo quando estão em desenvolvimento, são mais sensíveis que outros destinos pelo excesso de turismo e defende que o turismo pode ser uma opção viável para as pequenas ilhas, mas somente se se basear firmemente nos princípios de desenvolvimento sustentável.»

O desenvolvimento do turismo nas ilhas exige grandes investimentos em infra-estruturas, nomeadamente, hotéis, aeroportos, portos, estradas, telecomunicações, água, electricidade e outros serviços que servem tanto os turistas, como os residentes.

O turismo em ilhas acarreta custos económicos, sociais e ambientais. Por isso, o seu desenvolvimento deve ser planeado com cuidado. Neste contexto, o planeamento e o ordenamento do território assumem um papel fundamental na preservação de áreas sensíveis, na conservação das paisagens e integração das construções (número de hotéis construídos ao longo da costa...). Porém, nem todas as ilhas iniciaram o seu desenvolvimento turístico de forma planeada, como veremos mais à frente.

Actualmente, um dos maiores desafios enfrentados por responsáveis pelo desenvolvimento das ilhas é a transformação de locais turísticos em destinos turísticos, socorrendo-se do ordenamento turístico do território como instrumento privilegiado para garantir a sustentabilidade do seu desenvolvimento. Tomemos alguns exemplos de ilhas, cujas realidades são comparáveis com a de caso de estudo (ilha de Santiago) que mais adiante desenvolveremos.

O Arquipélago da Madeira vem apostando num turismo cujo futuro passa por uma perspectiva de sustentabilidade ambiental, económica e social, no quadro de um novo modelo de desenvolvimento do turismo que privilegie a qualidade, seja em termos de ambiente do destino turístico, seja no que refere ao empreendimento e serviços turísticos. Sem prejuízo de

outros mercados que a Madeira já vinha despertando, ligados ao clima ameno e a um certo cosmopolitismo, trata-se de algo próximo do ecoturismo, ou seja, uma forma de turismo voltado para a apreciação de ecossistemas em seu estado natural. O Plano de Ordenamento Turístico da Região Autónoma da Madeira (POTRAM) põe em evidência o “turismo sustentável” assente na paisagem, no aproveitamento do mar como recurso turístico, deixando transparecer que o modelo de desenvolvimento turístico que se pretende para o Arquipélago é incompatível com a concentração massiva dos turistas num determinado espaço, ou seja, com o turismo de massa, e, por isso, privilegia a construção das unidades turísticas de pequena e média dimensão, tendo em conta que o ecoturismo, é visto pelos seus adeptos como uma forma de praticar turismo em pequena escala.

Apostando fortemente neste produto e preservando os espaços naturais e áreas protegidas, o arquipélago da Madeira dispõe de empreendimentos turísticos em espaço rural, nomeadamente, quintas, moradias turísticas, pousadas, que permitem satisfazer a demanda turística sem criar conflitos entre as necessidades da população local e os visitantes.

O arquipélago dos Açores, de forma ainda mais afirmada do que o arquipélago da Madeira, vem apostando num modelo turístico sustentável e mais direccionado para o espaço rural. Do ponto de vista turístico, a ilha de S. Miguel, a maior do arquipélago, é uma das mais fascinantes pela sua variedade paisagística, pela grandiosidade dos seus acidentes geográficos, pelos fenómenos vulcânicos e pela diversidade de vegetação.

O arquipélago dos Açores, particularmente a Ilha de S. Miguel, possui excelentes condições para o desenvolvimento do modelo turístico que se pretende, ou seja, um turismo que inclui as viagens para as áreas naturais com o fim de observar e compreender a natureza e a história natural do ambiente, tendo o cuidado de manter inalterável a integridade do ecossistema.

A existência de um largo potencial de recursos aproveitáveis no domínio de turismo em espaço rural tem permitido, de uma certa forma, desenvolver este tipo de turismo, com alguns benefícios em termos de impacto económico, ambiental e social para o arquipélago.

Nas ilhas Canárias, o turismo de praia e sol foi bastante desenvolvido, sobretudo nas ilhas de Grand Canárias e Tenerife. Segundo Pearce (1987, p.154), o turismo de massa nas ilhas Canárias desenvolveu-se em redor da rede urbana existente mas condicionado pelas características físicas dos diferentes locais. Fazendo referência aos efeitos do turismo de massa e tomando a ilha de Fuerteventura como exemplo, Dantas (2005,p.25), refere que



*«mais de um milhão de turistas visitam Fuerteventura ao longo do ano e mais de 70% da população residente depende directa ou indirectamente desta actividade. A partir de 1990 houve uma intensificação das construções de alojamento hoteleiros, associados à construção de infra-estruturas, nomeadamente, estradas, portos e marinas, o que se veio a detectar ser lesivo para muito das praias»* Segundo a mesma autora (2005, p. 25), em algumas áreas a praia desapareceu completamente como consequência da redução de sedimentos depositados ao longo da costa. Porém, tendo em conta os efeitos do turismo de massa, sobretudo na ilha de Grand Canárias e Fuerteventura, concluiu-se que se trata de um modelo claramente insustentável. Aliás, Lois Gonzalez<sup>9</sup> deixou transparecer que o modelo “Turismo de massas” “já se encontra esgotado nas Canárias. Por esta razão, à semelhança do que se tem verificado noutras ilhas, a preocupação com o desenvolvimento do turismo através do recurso a outros modelos de desenvolvimento turístico diferentes do modelo assente no “sol e praia” representa uma oportunidade para o relançamento do turismo sustentável nas ilhas Canárias. Uma aposta no desenvolvimento de um turismo de base sustentável, que concilie os objectivos económicos do desenvolvimento turístico com a manutenção da base de recursos indispensável à sua existência, constitui uma das principais linhas estratégicas do desenvolvimento turístico nas ilhas Canárias. A exploração turística rural tem vindo a ser encarada como mais um produto capaz de gerar empregos e divisas locais, através do desenvolvimento de um turismo organizado e administrado pela população rural com uma oferta de pequena escala e que permite que os benefícios económicos do turismo tenham efeitos positivos na sociedade rural. Segundo Dantas (2005, p. 34), os responsáveis pela “ilha de Lanzarote, considerada pela UNESCO “Reserva da Biosfera, a fim de conterem um turismo de massas, em 1993 limitaram o número de camas e apontaram para construções de hotéis de quatro e cinco estrelas. As infra-estruturas foram concebidas cuidadosamente, e são dadas como exemplo para outras ilhas disseminadas pelo mundo”.

As ilhas Baleares foram pioneiras do desenvolvimento do turismo de massas desde 1950. Mas, a partir de 1984, os responsáveis pelo desenvolvimento dessas ilhas começaram a implementar iniciativas no sentido de o desenvolvimento do turismo se processar na linha de sustentabilidade. Porém, a passagem do turismo de massa para o turismo sustentável é um processo lento e complexo, sobretudo quando o destino atinge uma dimensão crítica de

---

<sup>9</sup> Rubéns Lois Gonzalez, Director - Geral do Turismo de Galiza, numa conferência realizada no âmbito do Curso de Mestrado em Gestão do Território - Seminário de Acompanhamento I, no dia 12 de Janeiro de 2007, na Universidade Nova de Lisboa.

massificação. Em relação às ilhas Baleares, alguns autores, entendem que os académicos especializados em marketing têm “uma palavra a dizer” no tocante à sustentabilidade do turismo, porque a ênfase conferida ao planeamento vai ao encontro dos interesses e expectativas dos turistas.

As Seychelles e Maurícias podem também ser apontadas como dois casos de sucesso de desenvolvimento turístico.

As ilhas Seychelles situam-se a sul do equador e, à semelhança das ilhas de Cabo Verde, têm um clima tropical com uma estação pluviosa, de Outubro a Fevereiro. Segundo Barros (2005, p. 56), citando Rach (1993), o governo de Seychelles adoptou uma estratégia que visa melhorar a qualidade do produto turístico para manter os preços relativamente altos, sendo o ambiente o principal atractivo. Portanto, a política do governo de Seychelles é controlar o número de camas e minimizar os impactos dos visitantes. Ao limitar o número de camas reduz o ritmo das construções. Esta política, embora limite os benefícios económicos imediatos derivados do turismo, constitui uma estratégia que permite assegurar o desenvolvimento do turismo de forma sustentável, ao reconhecer que recursos naturais são o principal atractivo.

À semelhança de Seychelles, as ilhas Maurícias têm sido um dos mais importantes destinos turísticos no Oceano Índico. Entre as economias dos pequenos países dos Estados insulares, Maurícias é um destino turístico de destaque não só no oceano Índico mas também no mercado turístico mundial. Segundo Conlin e Baum (1995, p. 3), em Maurícias, a indústria do turismo funciona como um complemento às actividades agrícolas, à pesca e à manufactura.

Segundo Barros (2005, p. 56), o governo das Maurícias tem adoptado uma estratégia de desenvolvimento turístico que cause menos impacto no ambiente, ou seja, privilegia um turismo selectivo, de prestígio e de qualidade.

Poderíamos citar outros exemplos, mas entendemos que, estes são elucidativos e permitem entender que, no processo de desenvolvimento do turismo e sua relação com o território, é indispensável tomar em consideração o conceito de sustentabilidade apresentado no Relatório Brundtland<sup>10</sup> (1987) “Our Common Future”, segundo o qual deve ser garantido que as alterações provocadas hoje pelo desenvolvimento não põem em causa os sistemas

---

<sup>10</sup> Relatório Brundtland é o documento intitulado *Nosso Futuro Comum*, publicado em 1987, no qual o desenvolvimento sustentável é concebido como “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades.



económicos, ecológicos e social, impedindo que as gerações futuras possam também usufruir desses sistemas.

Em jeito de resumo, diríamos que o planeamento, numa postura de profissionalismo e de respeito pelos lugares e suas gentes, é uma ferramenta fundamental para a continuidade do turismo numa óptica de qualidade, sendo uma das vias disponíveis para impedir que o próprio sistema turístico se auto-destrua, na medida em que apenas uma utilização racional dos recursos poderá possibilitar uma utilização duradoura, com elevado nível de qualidade.

A preocupação com o planeamento turístico tem vindo a aumentar a um ritmo determinado pelo crescimento do significado social, económico e político do turismo. Em virtude do crescimento e complexidade da actividade turística, principalmente a partir da Segunda Guerra Mundial, o planeamento turístico assume um papel cada vez mais relevante na organização da actividade turística. A intensidade e o ritmo de desenvolvimento do turismo tem imposto a necessidade de organizar e administrar o território no sentido de potenciar os seus efeitos positivos e minimizar os negativos. Actualmente, a necessidade de compreender, acompanhar e avaliar continuamente os impactos do turismo sobre o território constitui uma exigência do desenvolvimento turístico que não pode ser ignorada. A ausência ou deficiência do planeamento turístico poderá ter graves consequências para a actividade turística, nomeadamente, a perda da originalidade e atractividade dos locais turísticos. Por isso, o planeamento turístico, enquanto ferramenta de gestão do próprio turismo, é indispensável para o desenvolvimento integrado e sustentável do turismo.

O desenvolvimento do turismo sustentável com base no ordenamento e planeamento turístico constitui o principal desafio dos responsáveis pelo desenvolvimento das lhas.

### III - CABO VERDE: BREVE CARACTERIZAÇÃO

#### III.1 - Posição geográfica

Figura 3 – Localização das ilhas de Cabo Verde



Fonte: [www.belavista.net/caboverde](http://www.belavista.net/caboverde)

O arquipélago de Cabo Verde está localizado na margem oriental do Oceano Atlântico, entre os paralelos 15 e 17 graus de latitude Norte e os meridianos 22 e 25 graus a Ocidente, a uma distância de aproximadamente 500 km da Costa Ocidental da África, frente ao Senegal e à Mauritânia, a 750 km das ilhas Canárias. Trata-se de um pequeno país insular, com uma superfície emersa de 4033 km<sup>2</sup>, composto por 10 ilhas e 5 ilhéus principais, divididos em dois grupos, de acordo com os ventos dominantes. O Grupo de Barlavento integra as ilhas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau, Sal, Boa Vista e os ilhéus Branco e Raso, situados a Norte; e ao Grupo de Sotavento pertencem as ilhas de Maio, Santiago, Fogo, Brava, e os ilhéus Secos ou do Rombo (ilhéu de Cima, ilhéu grande e Luís Carneiro) ao sul (Figura 3).



A dimensão das ilhas varia entre os 991km<sup>2</sup>, em Santiago, e os 35 km<sup>2</sup> na ilha de Santa Luzia,<sup>11</sup> e encontram-se relativamente dispersas. O afastamento global é superior a 250Km e as mais próximas, São Vicente e Santo Antão, distam entre si cerca de 10 km.

### III.2 - Aspectos climáticos e geomorfológicos

Apesar da sua localização oceânica, Cabo Verde enquadra-se numa zona climática (zona Saheliana) caracterizada pela aridez e pela seca, definindo, assim, para o arquipélago um clima quente, tropical seco com chuvas insuficientes e irregulares (Agosto a fins de Outubro) e períodos secos (Novembro a Julho). Esta particularidade climática, conjugada com a exiguidade do território e a alta propensão para a erosão dos solos, é a causa principal da fraqueza estrutural do sector agrícola em Cabo Verde. Porém, importa realçar que este clima, acentuadamente tropical, permite planificar e programar as actividades turísticas. De uma forma geral, os elementos climáticos são estáveis, a começar pela temperatura (um dos elementos que mais contribuem para a agradabilidade do clima e o conforto ao ar livre), que é praticamente constante ao longo do ano, com uma média de 24 graus centígrados, oscilando entre os 20 e os 26 graus. Os meses mais quente e mais frio do ano são, respectivamente, Setembro e Fevereiro. As épocas de ocorrência de precipitações são relativamente bem conhecidas – Julho a Outubro, com chuvas muito concentradas num curto período de tempo.

De origem vulcânica, apresenta ilhas com características geomorfológicas diferentes: ilhas quase planas (Sal, Boavista e Maio) e ilhas com relevos que se elevam acima dos mil metros, como Santiago (Pico da Antónia -1393 m) e Santo Antão (1979 metros), ou que atingem altitudes próximas dos três mil metros, como o Fogo (2829 metros).

---

<sup>11</sup> Santa Luzia é a única ilha desabitada de Cabo Verde. Administrativamente pertence ao concelho de *São Vicente*. Em 1990, o Estado de Cabo Verde declarou a ilha de Santa Luzia património público e é considerada, actualmente, uma importante reserva natural.

### III.3 - Recursos naturais

Cabo Verde é um país ecologicamente frágil e de fracos recursos naturais. A satisfação das necessidades básicas das populações exige que sejam bem definidas orientações estratégicas de aproveitamento e uma aplicação otimizada dos recursos naturais a favor do desenvolvimento de todas as actividades económicas, sobretudo o turismo. Por isso, desde a independência, os sucessivos Governos Cabo-verdianos têm-se mostrado preocupados com a questão da preservação dos ecossistemas e com o enquadramento dos organismos vocacionados para a gestão ambiental. O segundo Plano de Acção Nacional para o Ambiente (PANA II) constitui a concretização destas políticas e define as orientações estratégicas de aproveitamento dos recursos naturais, bem como os seus efeitos sobre a gestão sustentável das actividades económicas. Trata-se de um documento orientador de um processo contínuo, caracterizado por uma dinâmica própria e que, num horizonte temporal de 10 anos (2004-2014), servirá de base de trabalho, permitindo um desenvolvimento Cabo-Verdiano sustentável.

Apesar da escassez de recursos, Cabo Verde, dispõe de alguns recursos naturais/ambientais que poderão ser aproveitados no domínio do turismo. Aliás, segundo o Governo de Cabo Verde (2004, p.36), o Plano Nacional para o Ambiente aponta a diversidade paisagística das ilhas do arquipélago, o clima, o mar, o território, as áreas naturais legalmente protegidas e as áreas costeiras como principais recursos turísticos do país. De facto, a paisagem Cabo-verdiana constitui um potencial turístico que ainda não está devidamente explorado. Cada ilha possui características próprias que despertam o interesse dos turistas - umas planas, possuidoras de belas praias de areia branca, ilhéus, dunas, salinas, outras de montanha, com excelentes microclimas e vegetação, vulcões, biodiversidade própria das regiões altas, montanhas de acesso difícil, praias de areia branca e preta e ilhas das dunas, das flores, das montanhas, do vulcão, das salinas, dos vales e das ribeiras. Esta diversidade paisagística constitui um dos principais recursos que poderão ser aproveitados para a diversificação da oferta turística em Cabo Verde. Apesar da escassez de chuva, existem condições naturais para a implementação de segmentos turísticos assentes na exploração da paisagem, nomeadamente, o turismo da natureza. A orografia da ilha, bem como a biodiversidade das regiões altas, constituem importantes atractivos para o turismo de montanha.





Em relação ao clima, como referimos no ponto anterior, Cabo Verde, apesar de apresentar características geográficas muito semelhantes às demais ilhas do atlântico Norte, nomeadamente, Canárias, Açores e Madeira, possui um clima diferente por ser acentuadamente tropical, constituindo, deste modo, um recurso natural que poderá funcionar como um importante atractivo turístico num quadro de competição com outros destinos concorrentes.

O mar, o principal recurso natural de Cabo Verde, destaca-se pelo peso que exerce sobre o tipo de turismo mais praticado no País. Efectivamente, é inquestionável a importante função do mar no domínio do turismo, como meio de ligação entre as dez ilhas do arquipélago e o resto do mundo. Por outro lado, é o ecossistema que suporta outras actividades económicas, nomeadamente, os transportes marítimos e a pesca. É o espaço de lazer e dos desportos náuticos, habitat das espécies marinhas e o fornecedor da grande diversidade de peixes e mariscos utilizados na gastronomia cabo-verdiana. Cabo Verde, segundo o Plano Nacional de Desenvolvimento (1997-2000), possui uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) que abrange uma superfície de aproximadamente 700.000 km<sup>2</sup>.

A Zona Costeira<sup>12</sup> enquanto recurso natural, constitui um espaço muito disputado pelos investidores para construção de infra-estruturas turísticas. Segundo dados do INE (2000), 69 dos estabelecimentos hoteleiros existentes em Cabo Verde, com capacidade para 1.461 quartos e 2687 camas, estão aí localizados. Desses números, a ilha do Sal dispõe de 40,2% e Boavista 30%. Estes dados demonstram que a orla costeira é actualmente uma das maiores potencialidades do desenvolvimento do país, com destaque para o turismo. Entretanto, importa realçar a necessidade de uma gestão sustentável deste importante recurso, uma vez que se trata de áreas que se encontram submetidas a pressões humanas de natureza diversa. De entre estas pressões exercidas sobre a orla costeira, destaca-se a extracção de inertes para construção civil, a crescente urbanização do litoral, muitas vezes com investimentos imobiliários e turísticos com impacto negativo em termos paisagístico, as descargas de esgotos e a acumulação de lixo com impacto negativo para o desenvolvimento do turismo. Na orla costeira ainda são realizadas outras actividades industriais, como a

---

<sup>12</sup> A zona Costeira é definida como sendo a zona na qual a terra e as suas actividades humanas influenciam o ambiente marinho e vice-versa. Nem sempre é possível definir claramente a largura da faixa que constitui a zona costeira. Essa largura varia de lugar para lugar e é determinada pela interacção entre os processos marinhos e costeiros. Ao nível mundial, a faixa terrestre pertencente à zona costeira é de 60 km, o que ocupa menos de 15% da superfície terrestre, acomodando, no entanto, cerca de 65% da população mundial (UNCED 1992, Capítulo 17 da Agenda 21).

produção da água dessalinizada, a produção do sal e a construção de infra-estruturas, nomeadamente portuárias. As estratégias de gestão sustentável deste recurso deverão orientar-se para a promoção do ordenamento do território que integre as actividades turísticas e as referidas actividades industriais. As necessidades específicas das regiões costeiras e pequenas ilhas destacam-se nas recomendações e planos de acção elaborados em várias conferências intergovernamentais de grande envergadura, nomeadamente a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e Desenvolvimento (Rio de Janeiro 1992) e a Conferência sobre a Diversidade Biológica (em vigor desde 1993), que estabelece acordos e objectivos para a conservação e o uso sustentado da diversidade biológica costeira, para repartir benefícios e para garantir acesso à informação e à tecnologia. Tendo em consideração a importância da orla costeira, o Governo de Cabo Verde elaborou o Plano Director da Zona Costeira (PDZC) com o objectivo de proteger e valorizar os recursos naturais, ordenar os usos e as actividades específicas das zonas Costeiras, valorizar e qualificar as praias consideradas de importância estratégicas por razões ambientais ou turísticas. Para o efeito de gestão das zonas costeiras de Cabo Verde, o Plano Director define as seguintes categorias de espaços: Zonas de Protecção; Zonas de Desenvolvimento Turístico; Zonas Portuárias; zonas de extracção de areia no mar e Zonas Urbanas (MIT, 2001, p.41).

Os recursos hídricos assumem um papel fundamental, em particular no domínio do turismo num país insular situado na zona do sahel, caracterizado por condições climáticas áridas e semi-áridas. Em Cabo Verde, o abastecimento em água é feito com recurso às águas subterrâneas, através de poços e nascentes em quase todas as ilhas. Porém, onde existe maior carência deste recurso recorre-se adicionalmente à água dessalinizada – São Vicente, Sal, Boavista e Maio. ” *O potencial* em recursos hídricos tecnicamente exploráveis concentram-se em 90% nas ilhas mais altas – Santo Antão, Santiago e Fogo. A sobre exploração dos furos, principalmente em anos de seca, onde os caudais são reduzidos, causam a intrusão salina nas zonas costeiras” (MFPDR, 2002, p.131).

Uma estratégia de gestão sustentável dos recursos hídricos em Cabo Verde é fundamental para o desenvolvimento de um turismo de qualidade. O aumento da quantidade de água disponível em todas as ilhas, sobretudo no Sal, Boa Vista e Maio através de diversas formas de captação e maior racionalização da sua utilização em actividades económicas, poderão contribuir para o desenvolvimento de um modelo turístico que tenha em consideração



o relacionamento horizontal com outros sectores de desenvolvimento, nomeadamente a agricultura e a pecuária.

Os recursos minerais, economicamente exploráveis, ainda não foram detectados em Cabo Verde. Porém, existem jazidas de não metálicos (rochas) de diferente natureza, em todas as ilhas. As rochas sedimentares, sobretudo calcárias, existem em maior percentagem no Maio, Sal, Boa Vista e S. Vicente. Cabo Verde é particularmente rico em rochas vulcânicas basálticas, fonte de matérias-primas para as construções. De um modo geral, estes tipos de rochas já foram explorados para a satisfação das necessidades de cada ilha. O maior problema prende-se com a gestão sustentável destes recursos. Verifica-se uma crescente exploração de inertes destinados à construção civil, que tem vindo a reflectir-se na degradação da orla costeira, com consequências negativas para o desenvolvimento do turismo. Apesar dos esforços feitos no sentido de minimizar os problemas ambientais, na ilha de Santiago os recursos naturais continuam ainda sob a forte pressão das populações, pelo que a integração de políticas de recursos naturais no processo de ordenamento do território é fundamental para garantir o desenvolvimento do turismo. Aliás, segundo Partidário (1999, p.37) “o reconhecimento da limitação na capacidade de utilização dos recursos, no quadro da sua renovabilidade, é um pressuposto urgente a ser integrado, em termos metodológicos, na prática do ordenamento do território”. A Agenda 21, documento fundamental de política internacional do domínio de ambiente e desenvolvimento, resultante da reunião das Nações Unidas no Rio de Janeiro em Junho de 1992, enuncia no seu capítulo 28 que “as comunidades locais devem criar a sua própria versão de Plano de Acção Local que adopte os objectivos gerais da Agenda 21. Rosário Partidário defende que os Relatórios de Estado do Ambiente têm um papel essencial neste processo, visto que permitem a identificação dos problemas fundamentais, a melhoria da informação nos processos de decisão, o estabelecimento de bases de dados que sirvam de referencial à decisão ambientalmente consciente e o fornecimento de informação aos cidadãos sobre o estado do ambiente.

O quadro seguinte apresenta os principais recursos naturais de Cabo Verde que poderão ser utilizados no domínio do turismo, bem como as funções e em que actividades são aconselháveis.

**Quadro 3- Recursos naturais de Cabo Verde e sua utilização turística**

<b>Recurso Ambiental</b>	<b>Utilização turística preferencial</b>
<b>1- Paisagem</b> (Diversidade paisagística, linha da costa recortada, orografia diversificada)	Turismo no espaço rural.
<b>2- Recursos geológicos</b> (Rochas magmáticas e sedimentares, basalto, fonólito, piroclastos, calcário, calcarenito, areia, pozolanas)	Turismo científico.
<b>3- Recursos hídricos</b> (água)	Abastecimento da actividade turística (Piscinas, criação de espaços verdes, parques temáticos).
<b>4- Recursos Oceânicos (Mar)</b>	Turismo balnear, turismo de cruzeiro, pesca desportiva, turismo científico (observação da biodiversidade marinha.)
<b>5- Orla Costeira</b> (Praias de areia branca e areia preta, áreas de dunas, ilhéus)	Infra-estruturas turísticas, turismo de sol e praia, turismo científico.
<b>6- Território</b>	Urbanização das zonas turísticas, construção de infra-estruturas turísticas – hotéis, portos, aeroportos e estradas.
<b>7- Recursos florestais</b>	Turismo científico, turismo de lazer.

Fonte: o autor

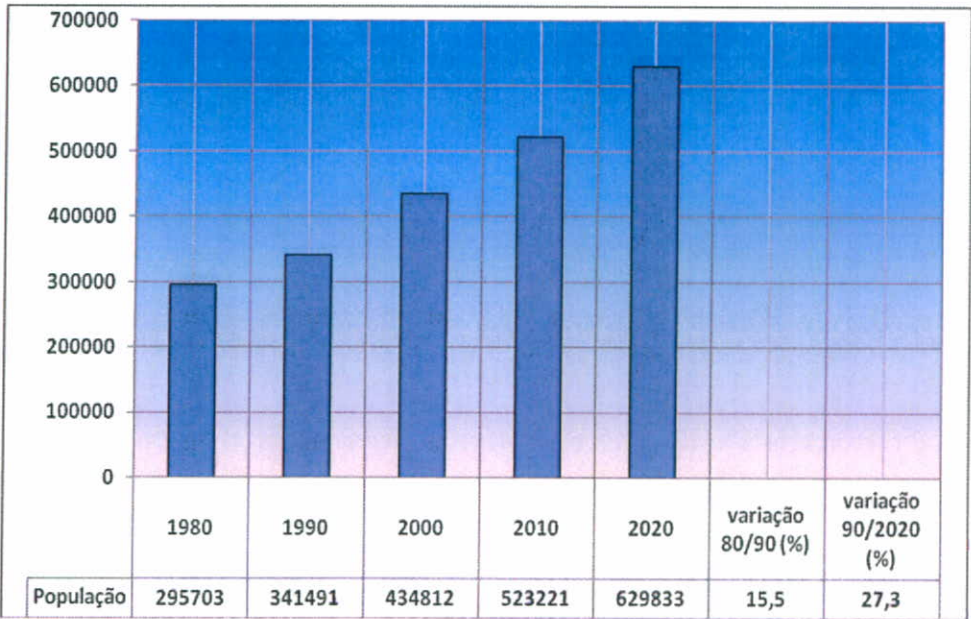
A diversificação da oferta turística é fundamental para garantir a sustentabilidade do turismo, pelo que a qualidade da paisagem e a gestão dos recursos naturais são questões que merecem atenção particular no contexto de planeamento turístico do País.



III.4 - Aspectos demográficos

Nos países em vias de desenvolvimento (PVD'S), o crescimento demográfico assume contornos preocupantes, devido ao ritmo em que ocorre. Cabo Verde, fazendo parte desse grupo de países, enfrenta também esse problema. O gráfico seguinte revela a evolução demográfica deste país, cujo crescimento tem sido relativamente elevado.

Gráfico 1- Evolução da população residente em Cabo Verde (1980-2000) e projecção 2020



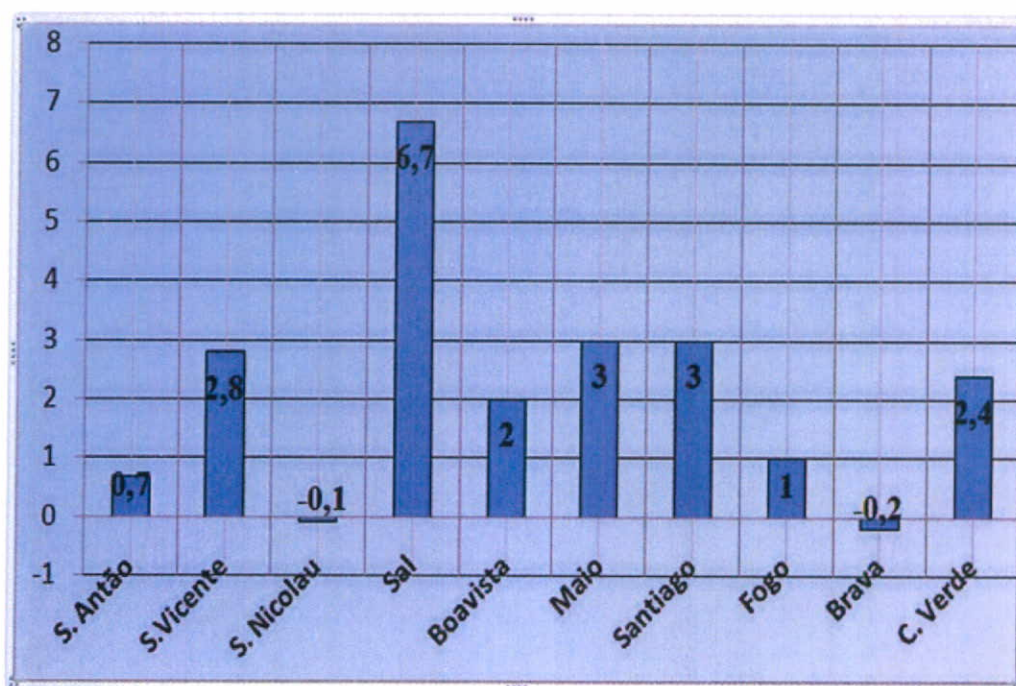
Fonte: Recenseamento Geral da População e Habitação 1980, 1990 e 2000.  
INE (Projecção Demográfica 2000-2020)

Nos últimos 20 anos, registou-se um elevado ritmo de crescimento demográfico ao nível do País. Em 1980, de acordo com o 1º Recenseamento Geral da População e Habitação, residiam no arquipélago um total de 295703 habitantes. Num período de 10 anos, a uma taxa de crescimento médio anual de 1,8% a população atingiu os 341491, em 1990, registando uma variação na ordem dos 15,5%. A partir deste ano, a uma taxa de crescimento médio anual de 2,4%, a população passou para 434812 habitantes em 2000, registando uma variação de 27,3%. Segundo o INE (2004), mantendo uma taxa de crescimento anual de 2,4 % a população de Cabo Verde poderá atingir os 629833 em 2020, prevendo uma variação de 44,8% entre o período 2000-2020. A elevada taxa de fecundidade é apontada como a principal

causa do forte crescimento demográfico no País. Segundo os dados do Inquérito Demográfico e à Saúde Reprodutiva, a taxa de fecundidade tem diminuído nos últimos anos, ao nível nacional, mas continua elevada nas zonas rurais (4,83 filhos por mulher) e para as mulheres sem instrução (7 filhos por mulher). Este forte crescimento demográfico teve, e seguramente continuará a ter, impactes negativos no desenvolvimento sócio-económico do país, pelo que importa estabelecer mecanismos que reduzam os níveis de crescimento demográfico e assegurar um crescimento populacional compatível com as condições sócio -económicas do arquipélago.

Cabo Verde caracteriza-se pela juventude da sua população, por uma taxa média de crescimento anual relativamente elevada e por uma repartição espacial cada vez mais desequilibrada. A juventude acentuada da população cabo-verdiana deve-se, essencialmente, ao nível relativamente elevado de fecundidade e à forte emigração da população activa que conheceu o país na década de 80. Segundo o INE (2002), cerca de 53,6% da população cabo-verdiana tinha idade inferior a 20 anos. A faixa etária “20-59 anos” representava 37,7 % da população total.

**Gráfico 2 -Taxa média de crescimento anual (%) nas ilhas de Cabo Verde (1990-2000)**



Fonte: RGPH/INE (2000)



A taxa de crescimento da população cabo-verdiana varia segundo as ilhas. Nota-se que a ilha do Sal, no período 1990-2000, viu a sua população duplicar, o que lhe confere a maior taxa de crescimento anual de todas as ilhas (6,7%). As ilhas de S. Nicolau e da Brava registam taxas de crescimentos negativos, isto é, -0,1% e -0,2%, respectivamente.

Em relação à distribuição da população no território nacional, uma análise mais detalhada permite concluir que existe um grande desequilíbrio. Por exemplo, em 2005, o grupo de Barlavento tinha, em conjunto 33,1% da população do país, enquanto que o de Sotavento contava com 66,8% da população residente no arquipélago (quadro 4).

**Quadro 4 - Evolução da População residente em Cabo Verde,  
por ilhas (1990-2000) e Projecção 2010**

Grupos	Anos					Variação (%)	
		1999	2000	2005	2010	1990/2000	2000/2010
Barlavento	S. Vicente	51227	67844	74136	82127	32,4	21,0
	S. Nicolau	13665	13536	13310	13816	-0,9	2,0
	Sal	7854	14792	17631	20924	88,3	41,4
	Boa Vista	3452	4193	5398	6800	21,4	62,1
	Sub - total	120025	147489	157959	171269	18,6	13,8
Barlavento (%)		35,0	33,9	33,1	32,7	-	-
Sotavento	Maio	4969	6742	7506	8370	35,6	24,1
	Santiago	175691	236352	266163	300262	34,5	27,0
	Fogo	33902	37409	37861	38187	10,3	2,0
	Brava	6975	6820	6462	6016	-2,2	-11,7
	Sub total	221532	287323	317992	352835	22,8	18,5
Sotavento (%)		65	66,1	66,8	67,4	-	-
Cabo Verde		341941	434812	475947	523221	27,3	20,3

Fonte: INE (Cabo Verde)

A ilha de Santiago, com menos de um quarto da superfície (991km<sup>2</sup>), albergava, em 1990, mais de metade da população residente, ou seja, 52% do total nacional, prevendo - se que em 2010 passará a albergar cerca de 300262 habitantes. Nota-se que a taxa de variação (90/2000) nesta ilha (34,5%) foi superior à média nacional (27,3%).

São Vicente, segunda ilha mais povoada, tinha 51227 habitantes em 1990, ou seja, 15% da população total, prevendo-se um aumento significativo da população no horizonte 2010 (82127 habitantes), isto é, um acréscimo de 21%.

Sal, a maior ilha turística do país, com 7854 habitantes em 1990, como referimos anteriormente, tem crescido nos últimos anos e com tendência a triplicar a sua população no ano 2010. Esta ilha registou o maior acréscimo populacional entre os anos 1990-2000, ao nível nacional (88,3%). Este facto deve-se fundamentalmente aos impactes da actividade turística que, ao criar oportunidades de empregos directos e indirectos, induz migrações internas, atraindo populações, sobretudo, das ilhas de Santo Antão, S. Nicolau e Santiago.

A ilha da Boa Vista, apesar de ocupar a terceira posição em termos de superfície, tinha apenas 3452 habitantes em 1990, isto é, 1% da população total. Porém, nota-se que, no período em análise, é a ilha com maior perspectiva de crescimento, prevendo uma variação na ordem dos 62% entre os anos 2000 e 2010.

À semelhança da ilha da Boa Vista, a ilha do Maio, apesar do reduzido número de habitantes em 1990 (4969 habitantes), conheceu nos últimos anos um crescimento significativo, prevendo-se a duplicação da sua população no ano 2010 (8370 habitantes).

Esta assimetria na distribuição populacional tem vindo a aumentar, devido, principalmente, à migração em direcção às ilhas mais atractivas, designadamente a ilha de Santiago, S. Vicente e Sal, onde se apresentam melhores condições de vida.

Em relação à distribuição da população no interior de cada ilha, os desequilíbrios são muito mais expressivos, devido, por um lado, ao forte êxodo rural provocado pela seca, ao desemprego, ausência e/ou insuficiência de infra-estruturas básicas e de acesso, designadamente a rede de comunicação e, por outro lado, à natural atracção pelos centros urbanos.

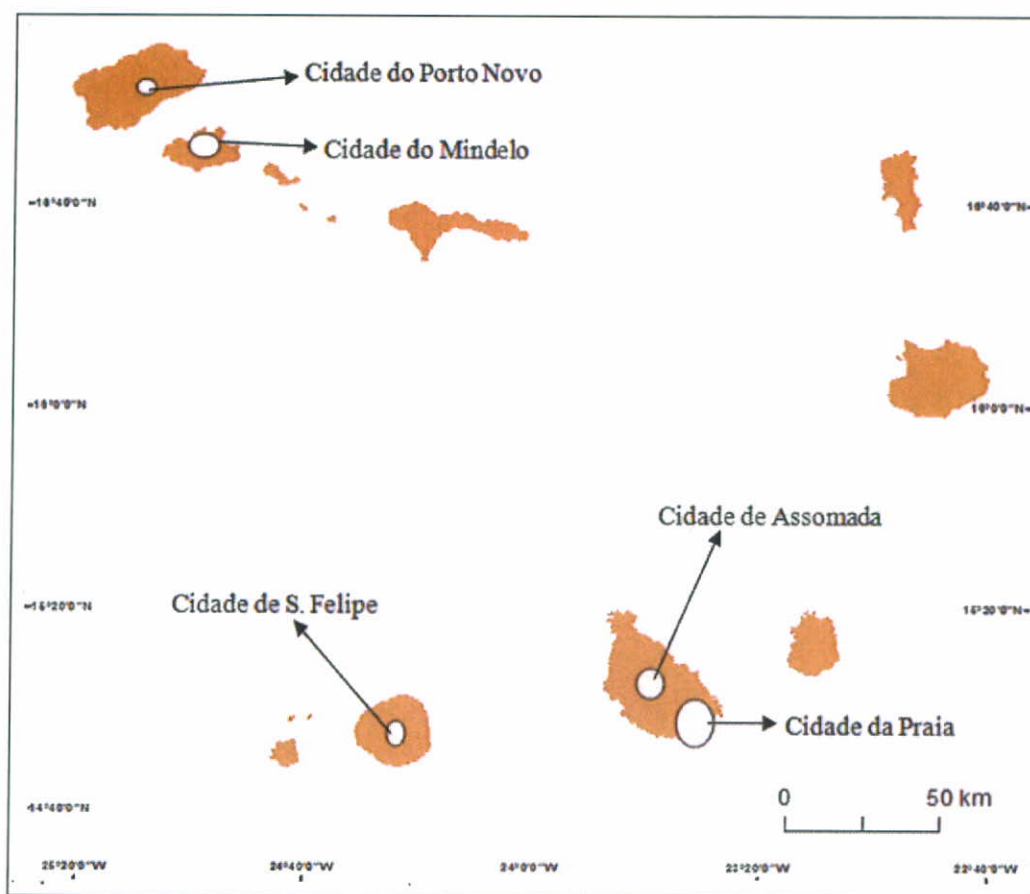
A urbanização constituiu um dos fenómenos mais marcantes da nossa época. Em muitas partes do mundo em desenvolvimento as cidades estão a crescer a taxas relativamente elevadas.

Segundo a FNUAP (2004, p.32), “Todos os dias, cerca de 160 mil pessoas mudam-se das zonas rurais para as cidades”.

Em Cabo Verde, as cidades da Praia e do Mindelo tiveram sempre um papel determinante no crescimento demográfico do arquipélago. Segundo as projecções do INE, teremos, em 2020, uma população de 232.525 habitantes na Cidade da Praia, caso permaneça a taxa de crescimento de 2,4%.



Figura 4 - Cidades de Cabo Verde.



Fonte: Elaboração própria

A cidade da Praia, situada na ilha de Santiago, é sem dúvida, o maior centro populacional do arquipélago. O seu poder de atracção populacional deve-se, por um lado, à maior concentração de serviços e, por outro lado, à inexistência de centros urbanos com a mesma dinâmica a nível nacional. A cidade do Mindelo, o segundo maior centro populacional do País, teve no passado um crescimento populacional significativo, devido a importância do Porto Grande, mas, actualmente, a sua população é largamente ultrapassada pela população da Cidade da Praia. As outras cidades, nomeadamente Assomada, na ilha de Santiago, S. Felipe, na ilha do Fogo e a Cidade do Porto Novo, em Santo Antão, ainda não exercem uma atracção capaz de atenuar a crescente mobilidade populacional em direcção à cidade da Praia.

O quadro seguinte revela o forte crescimento da população urbana ao longo dos últimos anos e as perspectivas de crescimento no horizonte 2010.

**Quadro 5 - Evolução da população urbana em Cabo Verde,  
por ilhas (%), (1990-2000) e projecção 2010**

Ilhas	Anos		
	1990	2000	2010
S. Antão	23,0%	24,1%	31,3%
S. Vicente	91,9%	92,8%	95,1%
S. Nicolau	32,6%	40,3%	43,0%
Sal	89,7%	89,3%	90,0%
Boa Vista	44,1%	47,6%	50,0%
Maio	31,7%	39,6%	45,0%
Santiago	43,6%	52,3%	39,3%
Fogo	17,5%	22,3%	22,2%
Brava	36,9%	28,2%	27,0%
<b>Cabo Verde</b>	<b>45,9%</b>	<b>53,3%</b>	<b>60,7%</b>

Fonte: INE (Cabo Verde)

Em 1990, dos 341941 habitantes, cerca de 45,9% vivia nos centros urbanos. Em 2000, o número da população urbana ao nível nacional atingiu os 231650, representando 53,3% da população total. As projecções do INE apontam para um crescimento da população urbana na ordem dos 61%, no horizonte 2010.

Em quase todas as ilhas, com excepção da Brava e do Sal, verifica-se um aumento da proporção de população urbana entre 1990 e 2000. Os maiores aumentos foram registados nas ilhas do Fogo, Maio e São Nicolau. Porém, as ilhas mais urbanas continuaram a ser a de S. Vicente e do Sal.

Algumas ilhas revelaram uma sistemática e forte capacidade de atracção e crescimento populacional, outras sofreram elevadas e continuadas perdas da população.

Segundo Partidário (1999, p.140), «*uma região em regressão será aquela que perde população, e bem assim contribuintes. Já uma região em expansão será aquela que ganha população ou que, mantendo uma população estabilizada, multiplica as suas oportunidades económicas*»

Nota-se que as ilhas planas, nomeadamente, Sal, Boa Vista e Maio, com maior extensão de praias de areia branca e, por conseguinte, mais vocacionadas para o desenvolvimento do turismo de praia e sol, registaram maior crescimento demográfico no





período 1990-2000, enquanto que a Brava, a mais pequena ilha habitada do arquipélago, tem perdido a sua população, registando taxas de variação negativas entre os anos 90/2000 e 2000/2010. A ilha de S. Nicolau também perdeu população no período 1990/2000. Esses problemas necessitam de soluções eficazes. Uma boa política do desenvolvimento do turismo e do ordenamento do território é a condição fundamental para evitar o despovoamento de uma ilha ou áreas rurais em detrimento de outras ilhas ou centros urbanos, contribuindo para uma maior desconcentração económica e, por conseguinte, um maior equilíbrio no ordenamento territorial e distribuição das populações. Por outro lado, o facto de a população cabo-verdiana ser jovem obriga a que qualquer planificação tenha de levar em conta sobretudo as necessidades básicas da faixa etária 0-14 anos, através da criação de cenários que garantam o aumento do parque habitacional, de equipamentos escolares e hospitalares, para além da necessidade de aumentar a oferta de trabalho e diminuir a taxa de desemprego.

### III.5 - Aspectos sócio-económicos

Apesar de a economia cabo-verdiana ter crescido a ritmos positivos nos últimos anos, os dados disponíveis sobre a evolução da pobreza demonstram que uma franja significativa da população cabo-verdiana continua vivendo abaixo do limiar da pobreza. Segundo dados do INE (2000), *«36% da população cabo-verdiana residente é pobre, sendo 20 % muito pobre e 16% pobre, ou seja, mais de 160.000 cabo-verdianos gastam menos de 120\$00/dia.»* Por esta razão, a luta contra a pobreza, a criação de empregos, a diminuição da pressão demográfica sobre os recursos, o aumento de infra-estruturas e o melhoramento de acesso aos serviços sociais básicos constituem os maiores desafios do desenvolvimento nacional.

O PND 2002-2005, ao fazer o diagnóstico da situação da pobreza em Cabo Verde, considerava que, apesar da elaboração, em 1996, de um Programa Nacional de Luta contra a Pobreza (PNLP), e cuja implementação se tinha iniciado nos finais de 1999, a situação continuava precária (MFPDR, 2000,p.232). A pobreza em Cabo Verde não se distribui uniformemente no espaço nacional, continuando a ser mais acentuada no meio rural. Segundo MFPDR (2000, p.206) *«cerca de 70% dos pobres vivem no campo»*. De acordo com a mesma fonte, as ilhas de Santo Antão, Brava e S. Nicolau apresentam maiores índices da pobreza. Porém, a crescente urbanização da população, sobretudo a partir da década de 80, contribuiu para a transferência da pobreza do meio rural para o meio urbano, devido ao êxodo rural. A

saturação das infra-estruturas sociais e da capacidade de prestação de serviço nas principais cidades (Praia e Mindelo), aliada ao crescimento de práticas e comportamentos inadequados contribuíram para deterioração das condições de vida e aumentaram a pobreza urbana. O desemprego é a principal causa da pobreza em Cabo Verde.

Um estudo recente realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (Questionário Unificado de Indicadores Básicos de Bem-Estar, 2006), demonstra que a incidência da pobreza é maior entre famílias com ausência de homens ou em que o homem se encontra no desemprego.

*«O desemprego continua a afectar principalmente os jovens. A taxa de desemprego é de 28% entre as mulheres e de 15% entre os homens. A maioria das pessoas desempregadas (56%) tem idade compreendida entre 15 e 24 anos e cerca de 76% dos desempregados tem idade compreendida entre 15 e 34 anos.»* (INE, 2006).

**Quadro 6- Taxa de Desemprego<sup>13</sup> em Cabo Verde, por ilhas, e Taxa Líquida de Actividade<sup>14</sup> para a população de 15 anos ou mais, em 2006**

<i>País/Ilhas</i>	<i>Taxa de Desemprego (%)</i>	<i>Taxa líquida de Actividade (%)</i>
<b>Cabo Verde</b>	<b>21,1</b>	<b>63,1</b>
<i>Santo Antão</i>	26,1	58,0
<i>São Vicente</i>	23,1	66,5
<i>São Nicolau</i>	15,8	53,0
<i>Sal</i>	8,9	75,3
<i>Boavista</i>	7,8	69,3
<i>Maio</i>	24,0	57,9
<i>Santiago</i>	11,9	59,8
<i>Fogo</i>	43,0	72,4
<i>Brava</i>	11,6	64,7

*Fonte: INE (Resultados provisórios do QUIBB-CV 2006)*

<sup>13</sup> Taxa de desemprego: taxa que permite definir o peso da população desempregada sobre o total da População activa, ou seja, número de desempregados por 100 activos (INE, 2004).

<sup>14</sup> Taxa de actividade (população em idade activa): taxa que permite definir a relação entre a população activa e a população em idade activa, ou seja, população com 15 e mais anos de idade (INE, 2004).



Da análise do quadro, constata-se que a taxa de desemprego ao nível nacional, em 2006, era de 21,1%. Nota-se que em 4 das 9 ilhas habitadas, a Taxa de Desemprego é superior à média nacional, com realce para as ilhas de Fogo (43,0%), Santo Antão (26,1%), Maio (24,0%) e S. Vicente (23,1%).

Nas ilhas onde se regista maior dinâmica no sector turístico, nomeadamente, Sal e Boavista, a Taxa de Desemprego é a mais baixa do País, isto é, 8,9 e 7,8 %, respectivamente. Em relação à Taxa Líquida de Actividade (TLA), ao nível nacional, no período em análise, era de 63,1%. Dito de outro modo, de cada 100 pessoas de 15 anos ou mais, 63 constituem força de trabalho, ocupada ou no desemprego.

Sal é a ilha com a mais alta Taxa Líquida de Actividade (75,3%), com cerca de 12,2 pontos percentuais acima da média nacional, e no outro extremo está a ilha de S. Nicolau com 53%. Um dos objectivos principais do PND 2002-2005, no que concerne à pobreza, é “melhorar a sustentabilidade das comunidades rurais, promovendo a modernização do sector agro-florestal, da pesca e do turismo rural (MFPDR, 2002,p.11).

De facto, o turismo rural poderá desempenhar um papel importante no combate á pobreza. Porém, em Cabo Verde, este tipo de turismo não está ainda afirmado a ponto de se constituir como instrumento relevante para esse combate. Entretanto, do nosso ponto de vista, ao sector do turismo deve ser dada uma atenção especial, por forma a ter impactes positivos na redução do desemprego e pobreza, contribuindo para o desenvolvimento sócio-económico de Cabo Verde.

### **III.6 - Sector turístico: Caracterização e diagnóstico.**

Várias razões justificam uma forte aposta no turismo como sector crucial para o desenvolvimento económico e social de Cabo Verde, nomeadamente, a sua importância no crescimento da economia cabo-verdiana, a crescente procura e a afirmação de Cabo Verde como destino de investimento turístico internacional, a estabilidade económica e política, a boa governação e o desempenho na democracia.

O quadro seguinte demonstra que os indicadores macro-económicos apontam para uma evolução positiva da economia cabo-verdiana entre os anos 2000-2005, tendo o turismo evidenciado grande peso na estrutura sectorial do PIB.

**Quadro 7- Evolução dos indicadores macroeconómicos (milhões de euros)  
em Cabo Verde (2000-2005)**

Rubricas	Anos					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>PIB</b> (Milhões de Euros)	582,4	628,8	674,4	732,3	749,5	954,3
<b>PIB Agricultura</b> (%)	10,7	9,0	8,1	7,7	8,5	7,7
<b>PIB Construção</b> (%)	11,6	6,5	6,2	6,0	7,7	9,5
<b>PIB Indústria</b> (%)	9,4	7,0	7,0	7,9	8,9	9,7
<b>PIB Pesca</b> (%)	2,2	2,0	1,7	1,7	1,5	0,9
<b>PIB Serviços</b> (%)	65,8	66,0	66,8	66,3	63,0	61,8
<b>PIB Turismo</b> (%)	<b>7,30</b>	<b>9,5</b>	<b>10,2</b>	<b>10,4</b>	<b>10,1</b>	<b>10,4</b>
<b>Exportações</b> (Milhões Euros)	11,5	11	11,2	11,2	12,1	14,2
<b>Importações</b> (Milhões Euros)	25	26	29,3	31	34,9	35,2
<b>Investimentos</b> (Milhões Euros)	174,3	175,0	192,0	189,7	194,4	270,6
<b>Inflação</b> (%)	-2,4	3,7	1,8	1,0	1,9	1,7
<b>Taxa de Desemprego</b> (%)	20,0	19,2	16,2	15,1	17,0	24,4

*Fonte: Câmara de Comércio, Indústria e Turismo Portugal/Cabo Verde*

Como se pode constatar, a partir do quadro macro-económico, o sector dos serviços destaca-se pelo seu maior peso na estrutura sectorial do PIB. A taxa de inflação diminuiu consideravelmente, passando de 3,7%, em 2001, para cerca de 1,7%, em 2005.

A contribuição do turismo no PIB aumentou gradualmente, passando de 7,3 % em 2000 para 10,4% em 2005. Constata-se que a taxa de desemprego aumentou, tendo agravado entre os anos 2003 e 2005. Entretanto, dados mais recentes do Instituto Nacional de Estatística apontam para uma quebra significativa da taxa de desemprego em 2006.

Apesar dos avanços registados, a economia cabo-verdiana continua ainda muito dependente do exterior, visto que o peso das exportações é bastante reduzido em relação ao peso das importações. Para satisfazer a necessidade dos seus consumidores e a procura de bens e produtos industriais, o país depende quase totalmente das importações. Aliás, a dependência é uma das características específicas dos países insulares, como é o caso de Cabo Verde. Segundo a Cabo Verde Investimentos (2006), as principais importações são, sobretudo, de Portugal, Holanda, Bélgica, França, Itália, EUA e Brasil. Em termos de evolução, o turismo é o ramo da actividade do sector terciário que mais dinamismo demonstrou, particularmente nos últimos anos.



Segundo o Banco de Cabo Verde (Relatório anual 2000-2005), o turismo conheceu uma grande dinâmica a partir do ano 2000, tendo as receitas evoluído de uma forma positiva. Em 2000, as receitas apuradas no sector eram de 4,7 milhões de contos cabo-verdianos e atingiram 9,6 milhões de contos cabo-verdianos (8,7 milhões de euros) em 2005. Esta dinâmica justifica a eleição do turismo como um dos principais sectores do desenvolvimento sócio - económico do país.

Contrariamente ao sector do turismo, o sector primário (agricultura, pecuária, silvicultura e pesca) apresenta grandes vulnerabilidades. Apesar de 70% da população viver no campo, a contribuição da agricultura para a formação do PIB tem evoluído de forma negativa, passando de 10,7%, em 2000, para 7,7%, em 2005. A raridade e irregularidade das chuvas provocam secas cada vez mais longas, que são as causas de um défice hídrico permanente e do avanço da desertificação. O aproveitamento do sector das pescas é altamente deficitário. A contribuição deste sector pesca para a formação do PIB foi de apenas 1,2%, em 2000, tendo diminuído para 0,9 %, em 2005.

Quanto ao sector secundário, a indústria, a energia e construção têm desempenhado, à semelhança do sector primário, um papel limitado na economia do País. Este facto deve-se a uma série de factores condicionantes, nomeadamente: reduzida dimensão do mercado; escassez de recursos materiais (matérias primas), humanos qualificados e financeiros; elevados custos de vários factores de produção, dos quais se destacam os transportes e as comunicações; a forte dependência externa. Nestas condições, o sector do turismo constitui, sem dúvida, a alternativa mais viável para o desenvolvimento sócio-económico do país.

Estabelecendo comparação com outros países dos PALOP, nota-se que enquanto o sector terciário tem dominado, ao longo dos anos, a estrutura do PIB em Cabo Verde, apresentando, em 2004, 65,3%, seguindo-se os sectores secundário, com 15.2%, e primário, com 10,2%, enquanto em alguns países dos PALOP tem dominado o sector primário (Ver quadro seguinte).

Quadro 8- Estrutura do PIB nos PALOP (2004)

Sectores	Países				
	C. Verde	Angola	G. Bissau	Moçambique	S. T. Príncipe
Sector I	10,2	68,5	58,9	21,2	16,3
Sector II	15,2	7,8	11,7	26,6	13,9
Sector III	65,3	23,7	27,8	50,2	69,8

*Fonte: Evolução das economias dos PALOP e de Timor-Leste, 2005/2006*

Da análise do quadro constata-se que em São Tomé e Moçambique, à semelhança de Cabo Verde, o sector terciário domina a estrutura do PIB, enquanto em Angola e Guiné-Bissau a situação é inversa, ou seja, o sector primário é que domina a estrutura do PIB com 68.5% e 58.9%, respectivamente, o que reflecte uma sociedade com um fraco nível de desenvolvimento económico, muito dependente dos recursos naturais para a sua sobrevivência.

No conjunto dos países africanos, Cabo Verde é referenciado como um dos países mais seguros e com melhor desempenho em termos de estabilidade política, governação e desempenho na democracia. Este facto tem contribuído para projectar o país no mercado turístico internacional.

Segundo a OMT (2004), Cabo Verde, no conjunto de países em desenvolvimento, ocupava uma posição privilegiada em termos de entrada de turistas. De acordo com a mesma fonte, Cabo Verde, ocupava, em 2005, a vigésima sétima posição do ranking africano de destinos turísticos, o que equivale uma quota regional de mercado de 0,5% (quadro 9).



**Quadro 9 - Ranking africano de destinos turísticos, em 2005**

<b>Ranking</b>	<b>País</b>	<b>Turistas (Milhares)</b>	<b>Quota (%)</b>
<b>1</b>	África do Sul	7518	20,5
<b>2</b>	Tunísia	6378	17,4
<b>3</b>	Marrocos	5147	15,9
<b>4</b>	Zimbabué	1559	4,2
<b>5</b>	Argélia	1443	3,9
<b>6</b>	Quénia	1991	3,6
<b>7</b>	Botswana	997	3,2
<b>8</b>	Suazilândia	889	2,3
<b>9</b>	Senegal	769	2,1
<b>10</b>	Maurícias	761	2,1
<b>⋮</b>			
<b>27</b>	<b>Cabo Verde</b>	233	0,5

*Fonte: Wold Tourism Organization, Es Recherche Sectorial.*

Apesar de ocupar a vigésima sétima posição do ranking africano dos destinos turísticos, dados do Instituto Nacional de Estatística e de Cabo Verde Investimentos indicam que o País está a transformar-se num destino de investimento turístico internacional. *“Além do turismo hoteleiro tradicional, as vantagens competitivas que Cabo Verde apresenta face a outras regiões estrangeiras, como o clima, a segurança, a frente de costa a preços acessíveis e a hospitalidade natural, têm contribuído para o aparecimento de turismo residencial no país.”* (Espírito Santo Research, 2007, p.2).

De facto, além da procura de casa no arquipélago por parte da comunidade cabo-verdiana na diáspora, o investimento em turismo residencial realizado por novos mercados emissores (a Irlanda e os países Nórdicos), com maior poder de compra, implicará, também, a dinamização do mercado imobiliário. A título de exemplo, destacam-se alguns projectos turísticos em fase de concretização, nomeadamente, " Vila Verde Resort," na ilha do Sal, do grupo TECNICIL, a maior promotora imobiliária de Cabo Verde, os empreendimentos turísticos no Ilhéu de Santa Maria e Ponta Bicuda, na ilha de Santiago, e outros projectos

turísticos previstos para outras ilhas do arquipélago. O quadro seguinte apresenta os principais projectos turísticos aprovados, no período 2000-2006.

**Quadro 10 – Projectos turísticos aprovados em Cabo Verde (2000-2006)**

<b>Projectos</b>	<b>Localização</b>	<b>Montante</b> (Milhões de Euros)	<b>Ano de aprovação</b>	<b>Grupo promotor</b>
<b>Vila Verde Resort</b>	Sal	173.0	2006	Tecnicil
<b>Caramboa</b>	Boavista	74.0	2006	Caramboa
<b>Sambala Village</b>	Santiago	45.0	2006	Grepne
<b>DjadSal Moradias</b>	Sal	38.0	2006	Djadsal
<b>Crioulo Sands Hotel</b>	Boavista	31.0	2006	Não disponível
<b>San Pedro Village</b>	S. Vicente	29.0	2006	Grupo Sands
<b>Kaoberdi Resort</b>	Sal	31.0	2006	Não disponível
<b>Cabotel</b>	Sal	26.7	2000	Cabotel
<b>Cabonuba Villages</b>	Sal	23.7	2006	Cabonuba
<b>Marina</b>	S. Vicente	25.3	2005	Aister

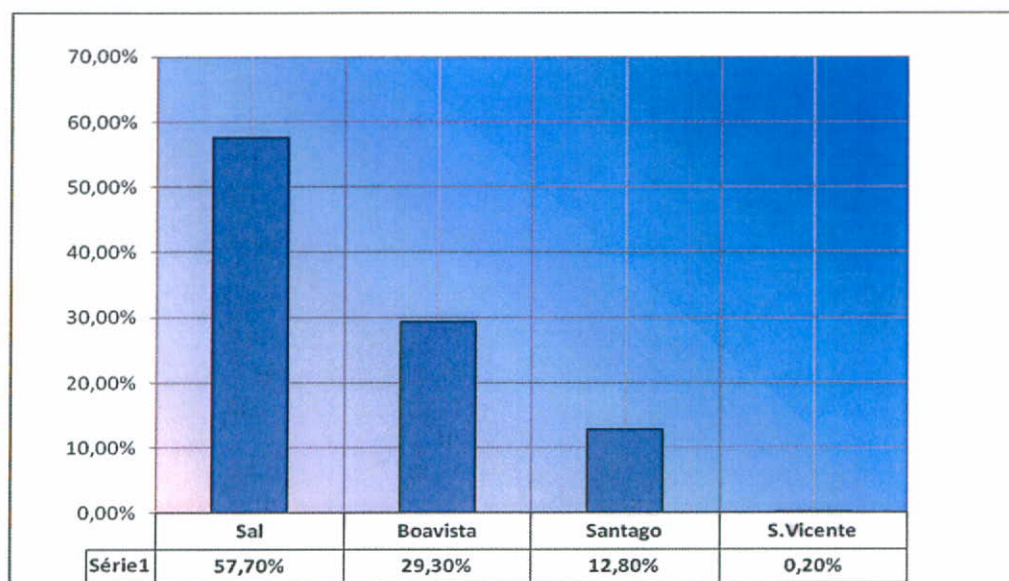
*Fonte: Cabo Verde Investimentos (2006)*

Da análise do quadro, pode-se concluir que a maior parte dos projectos turísticos aprovados entre 2000 e 2006 se destina à ilha do Sal. Segundo Espírito Research (2007, p. 2), entre 2000 e 2006, cerca de 97% do valor dos projectos de IDE aprovados em Cabo Verde estava concentrado nas ilhas do Sal, da Boavista, de Santiago e de S. Vicente.

Segundo o Cabo Verde Investimentos, registou-se um aumento expressivo em relação aos projectos de Investimentos Externo, sobretudo no sector do turismo, em 2006, tendo, beneficiado, em particular, as ilhas do Sal (57,7%), Boavista (29,3), Santiago (12,8%) e S. Vicente (0,2%).



**Gráfico 3- Peso do IDE aprovado em Cabo Verde,  
por ilhas, em 2006.**



*Fonte: Cabo Verde Investimentos (2006)*

Nota-se que, em 2006, Santiago e S. Vicente apresentaram um menor peso do Investimento Directo aprovado. Cabo Verde, de um modo geral, está a transformar-se paulatinamente num destino de “turismo residencial”, com avultados investimentos estrangeiros e nacionais, pelo que uma política adequada do ordenamento e planeamento turístico é imprescindível.

De acordo com o Cabo Verde Investimentos<sup>15</sup> (2006), o interesse internacional pelo investimento externo em Cabo Verde continua a crescer, sendo o sector turístico-imobiliário o responsável pela maior fatia. Segundo a mesma fonte, os italianos lideram os investimentos no sector do turismo, enquanto os portugueses dominam a indústria ligeira. Cabo Verde, enquanto destino turístico, tem atraído importante volume de investimentos, sobretudo dos países da Europa.

O turismo tem despertado o interesse de vários investidores estrangeiros, com destaque para os italianos, cujos investimentos se concentram, particularmente, nas ilhas do Sal, Boavista e S. Vicente. A Espanha, através das ilhas Canárias, tem feito importante

<sup>15</sup> Agência Cabo-verdiana de Promoção e de Investimentos Turísticos. É a Instituição responsável pelo registo e aprovação dos projectos de investimento externo e dinamização da actividade turística em Cabo Verde.

investimento no sector do turismo em Cabo Verde. Segundo Cabo Verde Investimentos (2006), os investimentos Portugueses reduziram-se significativamente e passaram a ser direccionados para outros sectores (indústria de calçado e têxteis).

O quadro seguinte demonstra que o turismo continua a ser o sector mais atractivo para o investimento nos próximos anos. Este sector tem potencial para aumentar a participação local, aumentar o rendimento médio, estimular o crescimento global da economia e criar empregos directos e induzidos.

**Quadro 11 – Previsão de aprovação do IDE em Cabo Verde (2007-2011)**

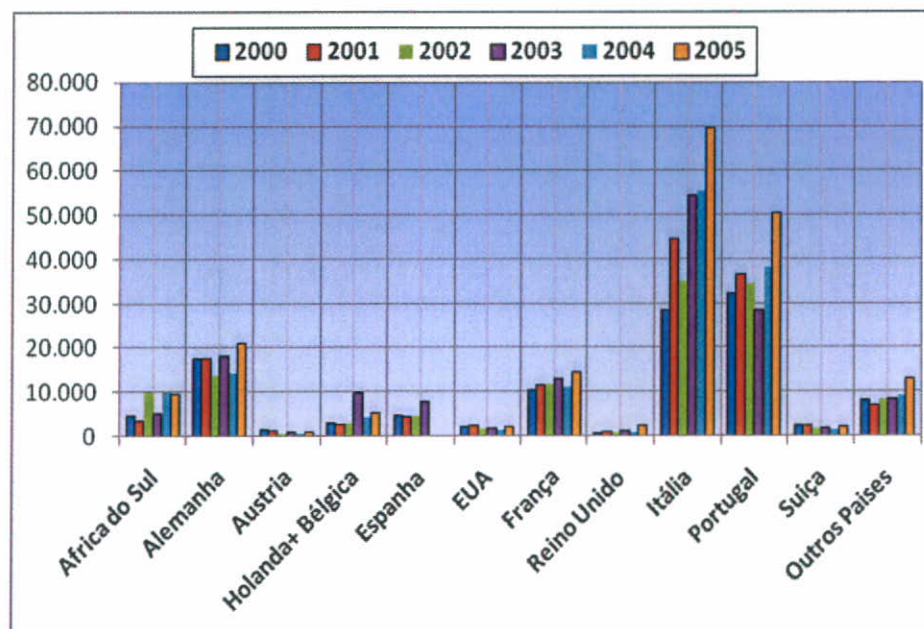
Anos	Investimento (000 USD)	Emprego criado
2007	712.764	3526
2008	997.870	4583
2009	1.397.017	5958
2010	1.955.824	7746
2011	2.738.154	10069
<b>Total</b>	<b>7.801. 630</b>	<b>31182</b>

*Fonte: Cabo Verde Investimentos (2006)*

Segundo Cabo Verde Investimentos (2006), no horizonte 2007-2011 prevê-se a aprovação de um investimento directo externo na ordem dos 7.801 milhões de dólares, criando um total de 31182 empregos. Esta previsão de investimento poderá ter fortes impactes no mercado turístico cabo-verdiano, contribuindo para dinamizar o fluxo turístico proveniente dos principais países emissores do turismo para Cabo Verde.



Gráfico 4 – Países emissores de turismo para Cabo Verde (2000-2005)

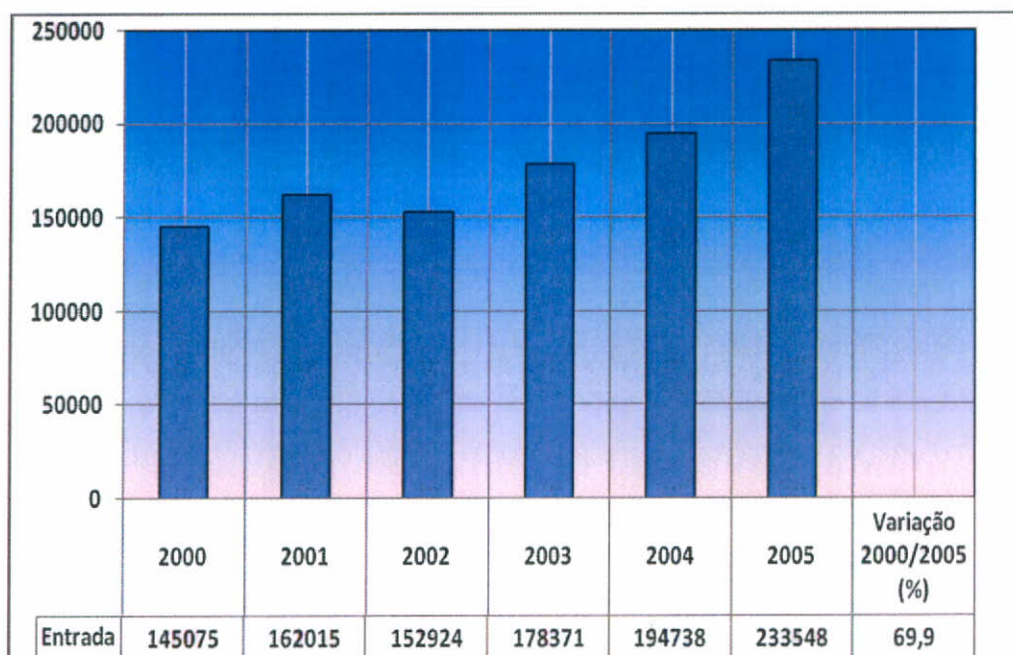


Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE (Cabo Verde)

Da análise dos principais mercados emissores, destacam-se a Itália, Portugal e a Alemanha. Até ao ano 2000, Portugal liderava o mercado turístico cabo-verdiano; a partir desta data, a Itália passou a liderar a procura do arquipélago, sendo que, em 2005, representava 35,2% do total dos turistas entrados, seguindo-se Portugal e Alemanha, com 30,1% e 11,6 %, respectivamente.

As perspectivas actuais apontam para um aumento de importância de Cabo Verde enquanto destino turístico, tendo em consideração o número de turistas que visitam o arquipélago ao longo do ano e os importantes projectos turísticos internacionais que se encontram em vias de implementação em quase todas as ilhas.

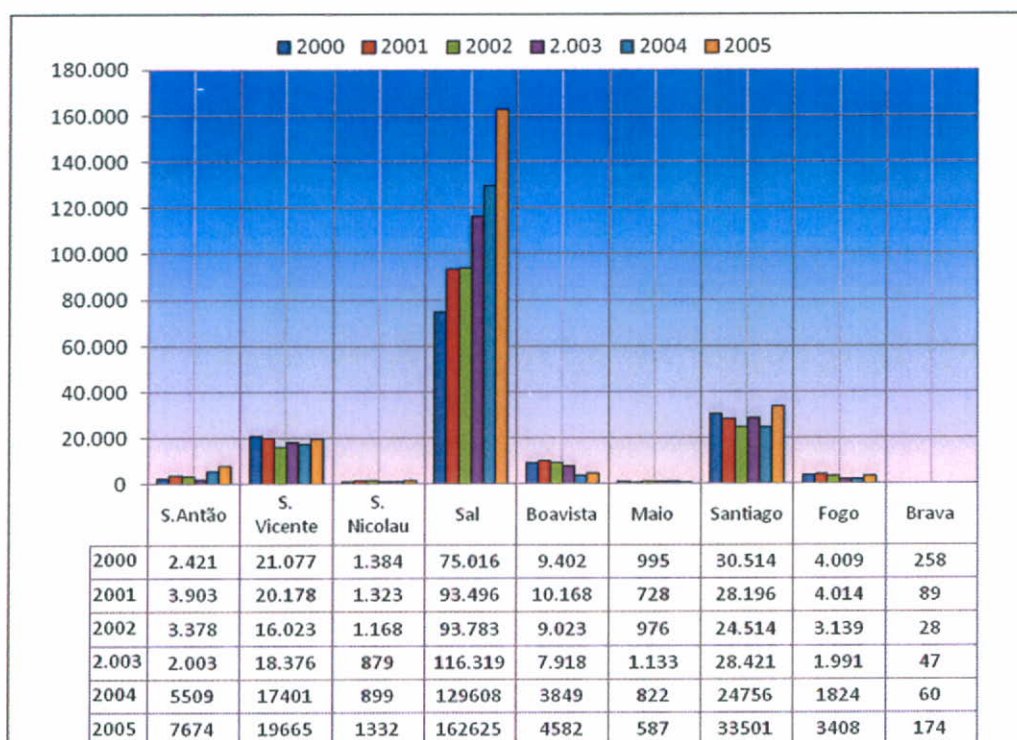
O gráfico seguinte demonstra que Cabo Verde se tem afirmado gradualmente como um destino turístico, conquistando mercados importantes em termos de fluxos turísticos.

**Gráfico 5 - Evolução da entrada de hóspedes em Cabo Verde (2000-2005)**

Fonte: Elaborado a partir dos dados INE (Cabo Verde)

Analisando o gráfico 5, verificamos que a procura turística em Cabo Verde evoluiu de forma positiva, apesar da forte concorrência de outros destinos turísticos. Na década de 80 o número de hóspedes entrados no país era pouco expressivo, devido à falta de infra-estruturas e à inexistência de uma política de promoção e desenvolvimento turístico. No período em análise, as entradas quase duplicaram, passando de 145075 hóspedes, em 2000, para 233548, em 2005, registando um acréscimo na ordem dos 60,9%. Este aumento de entrada de hóspedes no país deve-se fundamentalmente aos investimentos estrangeiros realizados nos últimos anos em Cabo Verde, sobretudo na ilha do Sal. Entre os anos 2001 e 2002, verificou-se uma diminuição brusca de entradas, ou seja, uma diferença de 10000 hóspedes, cuja maior causa poderá ter sido os atentados de 11 de Setembro de 2001. Aliás, segundo Dantas (2005, p. 11), «as declarações de Francesco Frangialli, Secretário-geral da OMT, na terceira reunião do Comité para relançar o Turismo, realizada em Londres (12 de Novembro de 2002) comprovam este facto: A crise tem sido global. O ano de 2001 foi marcado por uma perda de confiança dos consumidores e por uma apreensão de viajar, sobretudo de avião».



**Gráfico 6- Entrada de hóspedes em Cabo Verde, por ilhas (2000-2005)**

*Fonte: elaborado a partir dos dados do INE (Cabo Verde).*

Uma análise das entradas de hóspedes por ilhas permite-nos concluir que a ilha do Sal tem dominado, ao longo dos anos, o mercado turístico internacional, com cerca de 68,8% das entradas em 2005. Os ganhos de quota de mercado desta ilha e a sua afirmação como principal destino turístico cabo-verdiano devem-se, por um lado, à existência de um aeroporto internacional desde 1949 e, por outro lado, ao maior volume de investimento realizado no sector do turismo em detrimento das restantes ilhas do arquipélago.

A ilha de Santiago, a maior e a mais populosa do arquipélago, ocupando a segunda posição, foi responsável por apenas 14,3% das entradas em 2005. A possibilidade de progressão da ilha de Santiago tornou-se mais evidente com a entrada em funcionamento do aeroporto internacional da Praia, em Dezembro de 2005. De igual modo, as ilhas de S. Vicente e Boavista, que em 2005 registaram apenas 9,6% e 2%, respectivamente, das entradas, poderão, a curto prazo, aumentar as taxas de crescimento anuais com a entrada em funcionamento dos seus aeroportos internacionais. As restantes ilhas, no período em análise, registaram número de entradas relativamente baixo: Santo Antão, 3,5%; Fogo, 1,5%; São Nicolau, 0,6%; Maio, 0,3% e Brava, 0,1%).

### **III.7 - Políticas e estratégias de ordenamento do território e desenvolvimento do turismo em Cabo Verde**

#### **III.7.1 - Políticas de ordenamento do território.**

O ordenamento do território, promovendo a criação de boas condições para a população rural e as associações entre espaços, visando evitar a multiplicação antieconómica de infra-estruturas e serventias sociais, como escolas, hospitais e, ainda, minimizando tendências para a polarização regional, tem constituído uma das prioridades nos programas dos sucessivos governos em Cabo Verde. Porém, importa analisar as políticas de ordenamento do território e do desenvolvimento do turismo levadas a cabo por sucessivos governos de Cabo Verde e o seu impacto no melhoramento das condições de vida das populações, uma vez que é essa a razão da sua escolha como sector estratégico de desenvolvimento.

Antes da Independência (1975), as políticas de ordenamento do território não constituíam prioridade em Cabo Verde, apesar da fragilidade dos ecossistemas, escassez de recursos e rápido crescimento demográfico que sempre caracterizaram o arquipélago. Até essa data, o País (na altura, uma província) tinha que se submeter à legislação Portuguesa, no que diz respeito ao ordenamento do território, nomeadamente o Regulamento Geral da Construção e Habitação Urbana (Diploma Legislativo nº 1043, de 13 de Junho de 1950) que definia parâmetros urbanísticos, requisitos de construção e habitabilidade; Regime de expropriação por utilidade pública e dos encargos de mais valia (Lei nº2030/48, de 22 de Junho); Regime geral do solo, subsolo e plataforma continental (Lei nº2080, de 21 de Março de 1956) que definia o mar e o subsolo correspondente mas plataformas submarinas contíguas às costas marítimas como domínio público do Estado; Regulamento da ocupação e concessão de terrenos nas províncias Ultramarinas (Decreto-Lei nº43894), que garantia às populações o direito aos terrenos por elas ocupado.

Apesar da ausência de uma política de ordenamento até à independência, não se registaram alterações profundas no território. No entanto, o êxodo rural provocado pelas secas dos anos 70 começou a deixar algumas marcas no território, sobretudo nos principais centros urbanos do país (Praia e Mindelo), como, por exemplo, ocupações de encostas, leitos das ribeiras e surgimento de construções clandestinas.

No período pós-Independência, tendo em conta as dificuldades de aplicação da legislação Portuguesa num território insular com características diferentes de Portugal, o Governo aprovou vários diplomas urbanísticos com o objectivo de criar uma legislação



actualizada e que se adaptasse à realidade do país. De entre esses diplomas, destacam-se a Lei nº 57/II/85, de 22 de Julho, Lei de Bases do Planeamento Urbanístico, que estabelece os princípios fundamentais do planeamento urbanístico; Decreto-Lei nº 88/90, de 13 de Outubro, que regula a elaboração e aprovação dos planos urbanísticos referidos no artigo 11º da Lei nº 57/II/85, de 22 de Julho; Decreto-Lei nº 130/88, de 31 de Dezembro de 1988, relativo à Regulamentação Geral de Construção e Habitação Urbana (RGCHU). Este diploma revoga o Decreto-Lei de 13 de Junho de 1950 (Ver cópia de Boletim Oficial de Cabo Verde, nº53, de 31/12/88, em anexo).

Os Instrumentos de Gestão Territorial, nomeadamente os planos de ordenamento do território, não tiveram grande importância nesse período. Assim, começou-se a verificar situações de desordenamento e disfunções nos principais centros urbanos (Praia e Mindelo), que passaram a ter um crescimento bastante intenso. O sector do ordenamento do território foi relegado para segundo plano. O Ministério de Habitação e Obras Públicas (MHOP) limitava-se apenas a conduzir políticas urbanísticas e de habitação. Aliás, os objectivos consagrados no Plano Nacional de Desenvolvimento 1981-85 confirmam este facto (Quadro 12).

**Quadro 12-Objectivos da Política do Ordenamento do Território  
definidos no PND (1981-85) de Cabo Verde**

- Apoiar a habitação e as actividades urbanas;
- Aumentar a capacidade de construção;
- Diminuir o défice habitacional;
- Desenvolver novos programas habitacionais;
- Criar o Instituto de Fomento e Habitação (IFH);
- Criar Gabinetes de Estudos e Planeamento (GEP).

*Fonte: Ministério de Coordenação Económica (PND, 1981-85)*

É de salientar que de entre os objectivos traçados, apenas se concretizou a criação do IFH, em 1982, que tinha por missão administrar o parque habitacional do Estado, ou seja, moradias destinadas a funcionários públicos.

Com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1986-90), as políticas ligadas ao urbanismo e habitação ficaram sob a responsabilidade do Ministério da Administração Local e Urbanismo (MALU).

A partir de 1990, foi dada uma maior atenção às políticas do ordenamento do território e planeamento urbanístico. Em 1991, o governo criou a Direcção de Ordenamento do Território e Ambiente (DGOTA) e em 1993 foi aprovada a Lei de Bases do Ordenamento do Território e do Planeamento Urbanístico, Lei nº 85/IV/93 de 16 de Junho, que dá conteúdo jurídico à política de ordenamento do território, definindo as seguintes figuras de planos de ordenamento: Esquema Nacional do Ordenamento do Território<sup>16</sup>; Esquema Regional do Ordenamento do Território<sup>17</sup>; Plano Especial do Ordenamento do Território<sup>18</sup>; Plano Director Municipal;<sup>19</sup> Plano de Desenvolvimento Urbano<sup>20</sup> e Plano Detalhado.<sup>21</sup>

A figura seguinte representa o sistema de Planeamento em Cabo Verde desde 1993.

---

<sup>16</sup> Esquema Nacional do Ordenamento do Território é o instrumento de planeamento que, ao nível nacional, estabelece o quadro espacial das actuações com impacto na organização do território e deverá ser revisto no prazo máximo de 12 anos.

<sup>17</sup> Esquema Regional do Ordenamento do Território é o instrumento de planeamento que, ao nível regional, estabelece o quadro espacial das actuações com impacto na organização do território. Abrange um grupo de ilhas ou concelhos de uma mesma ilha e deverá ser revisto no prazo máximo de 12 anos.

<sup>18</sup> Plano Especial de Ordenamento do Território é o instrumento de planeamento que estabelece o quadro espacial de um conjunto coerente de actuações sectoriais com impacto na organização do território e abrange a área que, fundamentalmente, se mostre adequada para estabelecer o quadro espacial das actuações sectoriais por ele disciplinada.

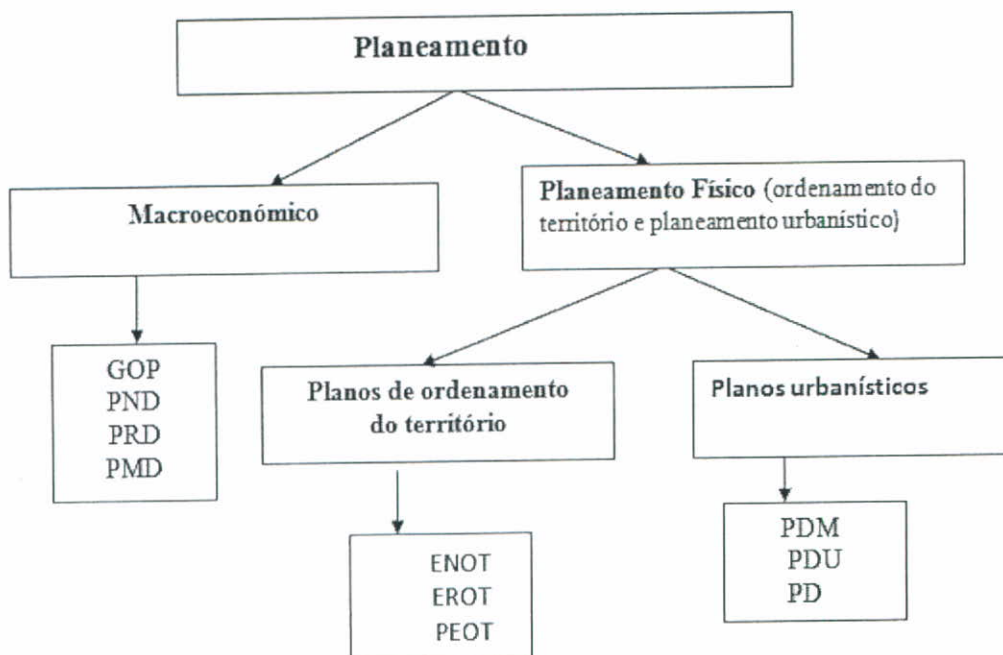
<sup>19</sup> Plano Director Municipal é o instrumento de planeamento que rege a organização espacial do território municipal, abrangendo a totalidade do território municipal, e deverá ser revisto no prazo máximo de 12 anos.

<sup>20</sup> Plano de Desenvolvimento Urbano é o instrumento de planeamento que rege a organização espacial dos núcleos de povoamento, abrangendo, total ou parcialmente, as áreas urbanas de um núcleo de povoamento existente ou a criar e deverá ser revisto no prazo máximo de 12 anos.

<sup>21</sup> Plano Detalhado é o instrumento de planeamento que rege a inserção da edificação no meio urbano e na paisagem, abrangendo as áreas urbanas e peri-urbanas de povoamento, existentes ou a criar, bem como as áreas não urbanizáveis em que se justifique disciplinar a edificação rural e deverá ser revisto no prazo máximo de 24 anos.



Figura 5 - Sistema de Planeamento em Cabo Verde



Fonte: Elaboração própria,

2006, p. 60 - o respectivo  
o autor: de qualidade  
manual!

Segundo a ANMCV (2003, p.542), “O esquema nacional, os esquemas regionais e os planos especiais de ordenamento do território são genericamente designados por planos de ordenamento do território. Os planos directores municipais, os planos de desenvolvimento urbano e os planos detalhados são genericamente designados por planos urbanísticos.”

Em Cabo Verde, umas das preocupações das políticas de ordenamento do território é a satisfação das necessidades básicas da população cabo-verdiana, o que implica necessariamente, a adopção de mecanismos e de procedimentos de coordenação de políticas sectoriais mediante a elaboração de planos de ordenamento e a elaboração de uma lei de solos.

Segundo Costa Lobo et al. (1990, p. 9), “há algumas políticas sectoriais que têm repercussões directas no ordenamento do território. É o caso da política de solos, política florestal, política habitacional, políticas de salvaguarda e protecção de recursos naturais,

*políticas de localização de indústrias pesadas, políticas relativas às redes de infra-estruturas de nível regional e políticas relativas à rede de serviços e equipamentos sociais de nível regional”.*

No caso de Cabo Verde, existem situações de intervenções descoordenadas que contribuíram para o insucesso de políticas implementadas ao nível do ordenamento do território. A gestão das zonas turísticas especiais é um dos exemplos da descoordenação de actuações entre os principais actores do ordenamento do território (Estado e Município).

Segundo o MFPDR (1997, p.103), “os governos anteriores adoptaram o “modelo de desenvolvimento tripolar”, modelo esse centrado em pólos de desenvolvimento, os quais deveriam induzir, de acordo com essa concepção, o crescimento/desenvolvimento das restantes regiões e do país em geral. Todavia, os resultados não foram os esperados, traduzindo-se no crescimento desmesurado e desordenado dos principais centros urbanos, particularmente a Cidade da Praia, em resultado de uma massiva mobilidade espacial da população.

De facto, o modelo de desenvolvimento adoptados pelos governos de Cabo Verde (modelo tripolar) pode ser apontado como uma das principais causas do desequilíbrio regional e dos graves problemas que o país enfrenta actualmente no domínio do ordenamento do território.

As políticas do ordenamento do território em Cabo Verde baseiam-se essencialmente na necessidade de uma tradução espacial eficiente e eficaz dos eixos estratégicos económicos e sociais, através da identificação, pelos planos regionais, das vocações ou das funções de cada ilha ou concelho que orientará o processo de ocupação e transformação do território e o desenvolvimento dos núcleos de povoamento, na óptica de sustentabilidade económica dos mesmos.

O Plano Nacional de Desenvolvimento (1997-2000) estabelece 4 objectivos do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território.



**Quadro 13 - Objectivos da Política do Ordenamento do Território  
estabelecidos no PND (1997-2000) de Cabo Verde**

- Promover o desenvolvimento socioeconómico harmonioso e equilibrado das regiões e dos núcleos de povoamento;
- Compatibilizar o desenvolvimento socioeconómico, isto é, a instalação de actividades produtivas, com a melhoria da qualidade de vida e a gestão racional do território e dos recursos naturais;
- Dotar os Municípios de capacidade para a elaboração e implementação dos planos urbanísticos,
- Contribuir para o desenvolvimento integral do homem cabo-verdiano, na perspectiva do desenvolvimento humano e social.

*Fonte: Ministério de Coordenação Económica (PND, 1997-2000)*

Efectivamente, a visibilidade e a execução da política do ordenamento do território em Cabo Verde passa pelo reforço da capacidade de intervenção por parte dos municípios, tendo em vista uma maior assunção das atribuições e competências em matéria de elaboração e implementação dos planos urbanísticos. Capacitar tecnicamente os municípios através da criação e reforço dos Gabinetes Técnicos Municipais e Intermunicipais constitui uma das medidas para dotar os municípios de planos e meios urbanísticos funcionais. Aliás, o processo de elaboração de planos urbanísticos tem sido longo e moroso, devido não só à insuficiência de meios financeiros e à não regulamentação da Lei de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico mas, sobretudo, devido à acentuada carência de técnicos especializados. Por outro lado, mesmo sob a orientação da Direcção - Geral do Ordenamento do Território, muitos municípios não revelaram a capacidade técnica e administrativa de acompanhamento do processo de elaboração dos planos. A título de exemplo, de entre os 22 Municípios do país, apenas 2 (Sal e S. Vicente) tinham os P D M s aprovados em 2005. (Ver Quadro - Situação do processo de elaboração dos planos municipais, em anexo). A partir do ano 2000, o ordenamento do território passou a constituir uma das prioridades nacionais,

tendo em consideração um conjunto de situações que poderiam por em causa o desenvolvimento do turismo, tais como: crescimento acelerado e desordenado das cidades, deficiências de infra-estruturas e de equipamentos públicos, forte pressão sobre os recursos naturais, despovoamento das áreas rurais, proliferação de bairros degradados, degradação de centros históricos (*Plateau*, Cidade Velha). Por isso, ao nível das políticas do ordenamento do território, foi definido, no Plano Nacional de Desenvolvimento (2002-2005), um conjunto de objectivos e medidas estratégicas visando solucionar os principais constrangimentos no domínio do ordenamento do território e planeamento urbanístico. (quadro 14)

**Quadro 14 - Objectivos e medidas da Política do Ordenamento do Território estabelecidos no PND (2002-2005) de Cabo Verde**

Objectivo
➤ Garantir a existência de instrumentos de gestão sustentável dos recursos naturais e sua afectação em função das vocações.
Medidas estratégicas
➤ Elaboração e aprovação da lei - quadro sobre as cidades;
➤ Elaboração e aprovação da lei que confere à Cidade da Praia o Estatuto de região administrativa especial;
➤ Estudo sobre o modelo de organização administrativa do território e descentralização;
➤ Elaboração e aprovação da lei sobre o regime jurídico do domínio público municipal.

*Fonte: Ministério das Finanças, Planeamento e Desenvolvimento Regional (Plano Nacional de Desenvolvimento 2002-2005, Volume II)*

### III.7.2 - Políticas e estratégias de desenvolvimento do turismo

A política de desenvolvimento do turismo articula-se fortemente com a política do ordenamento do território. Analisando os três Planos Nacionais de Desenvolvimento (1985-90, 1997-2000 e 2002-2005), constata-se que ao turismo foi dado uma certa importância enquanto sector estratégico de desenvolvimento do país. Porém, importa realçar que desde a independência, em 1975, até a década de 90, o turismo não foi considerado como sector económico prioritário, devido, por um lado, à carência generalizada de infra-estruturas e equipamentos e, por outro lado, à falta de sensibilidade para esse sector.





Tendo em conta os constrangimentos (falta de infra-estruturas e equipamentos, escassa capacidade interna de investimento e dificuldades de afirmação de Cabo Verde no mercado internacional), definiu-se um plano quinquenal 1985-1990, em que se destacavam os grandes objectivos e uma série de acções que se fundamentavam nos seguintes aspectos:

**Quadro 15 – Objectivos do desenvolvimento do turismo consagrados no  
PND (1985-1990) em Cabo Verde.**

- Classificação das ilhas do Sal, Santiago e S. Vicente como três principais pólos de desenvolvimento turístico;
- Reconhecimento da existência de condições favoráveis para a prática do turismo balneário, principalmente para as ilhas do Sal e da Boa Vista e do papel decisivo do investimento estrangeiro;
- Reconhecimento da importância da iniciativa privada nacional, com maior ênfase para os imigrantes;
- Criação de uma oferta turística de qualidade para que pudesse concorrer com outros destinos turísticos e que, ao mesmo tempo, contribuísse significativamente para o crescimento do PIB;
- Promoção do turismo interno;
- Aumento da capacidade hoteleira e aposta numa restauração de qualidade;
- Criação de uma rede de serviços de qualidade de forma a apoiar e satisfazer a demanda turística

*Fonte: Fonte: Ministério das Finanças, Planeamento e Desenvolvimento Regional (Plano Nacional de Desenvolvimento 1985-90)*

Para a concretização desses objectivos, definiram-se algumas medidas sectoriais correctivas, principalmente nos mais importantes sectores onde existiam maiores constrangimentos, tais como: produção e abastecimento de água e energia; transportes inter-ilhas e possibilidades de ligação de Cabo Verde com os principais mercados emissores, principalmente onde existiam uma forte emigração cabo-verdiana; construção de portos e aeroportos e outras infra-estruturas básicas e estímulos para o aparecimento de operadores turísticos nacionais.

Apesar de se terem definido três pólos fundamentais de desenvolvimento turístico, arborizou-se a ilha do Sal em detrimento das outras ilhas, fundamentando-se que, nessa altura, aquela ilha já possuía um núcleo mínimo de infra-estruturas e condições naturais com destaque para o aeroporto internacional e a Baía de Santa Maria, permitindo, assim, iniciar o desenvolvimento turístico sem que fosse necessário recorrer a grandes investimentos públicos, caso se tivesse optado por outras ilhas.

A partir de 1991, com a abertura da economia cabo-verdiana ao investimento externo, lançaram-se as bases para o crescimento do sector turístico. A política económica de Cabo Verde da década de 90 baseia-se fundamentalmente na atracção de investimento externo. Por isso, em 1993, foi criada e publicada a Lei do Investimento Externo,<sup>22</sup> que estabelece as condições gerais de realização de investimentos externo em Cabo Verde, bem como os direitos, garantias e incentivos. Em relação ao sector turístico, foi necessário criar leis específicas, nomeadamente a Lei de Bases do Turismo (Lei nº21/IV/91 de 30 de Dezembro), que estabelece os objectivos, os princípios, os meios e instrumentos básicos, bem como as políticas que enquadram o desenvolvimento turístico de Cabo Verde. O regulamento desta lei foi publicado em 1992, intitulado “Lei da Utilidade Turística”<sup>23</sup>. De igual modo, foi criada a lei que define as Zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado (ZDTI)<sup>24</sup> e as Zonas de Reservas e Protecção Turística. (ZRPT)<sup>25</sup>. Com a criação dessas leis ficaram estabelecidas as condições de investimentos externos em Cabo Verde bem como as linhas de orientação política e estratégias para o desenvolvimento do sector.

Segundo Carlos (2005 p.100), o Terceiro Plano Nacional de Desenvolvimento define as linhas orientadoras para o sector em três direcções: turismo doméstico, turismo focalizado, voltado para a comunidade cabo-verdiana emigrada, e turismo internacional, direccionado para os países desenvolvidos e orientados para os turistas com elevado nível económico.

<sup>22</sup> Lei Nº 89/IV/93, de 13 de Dezembro de 1993, da Assembleia Nacional Popular, Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde Nº27-13 de Julho de 1993.

<sup>23</sup> Lei Nº 42/IV/92, de 14 de Julho de 1992, da Assembleia Nacional Popular, Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde Nº14 de 6 de Abril de 1992.

<sup>24</sup> Decreto-Lei Nº2/93 (art. 5º) -As Zonas de Desenvolvimento turístico Integrado (ZDTI) são áreas que, por possuírem excelentes condições geográficas e valores paisagísticos, têm especial aptidão para o turismo e sejam declaradas como tais pelo Governo.

<sup>25</sup> As Zonas de Reserva e Protecção Turística - ZRPT (Decreto-Lei Nº2/93, art. 9º) são áreas contíguas às zonas de Desenvolvimento Turístico Integral e dotadas de alto valor natural e paisagístico para assegurar a competitividade do produto turístico de Cabo Verde, a curto e a médio prazo.



Com a elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento (1997-2000), o turismo começou a ter um maior destaque em termos de política e foi considerado um sector que, a longo prazo, teria capacidade não só para empregar a mão-de-obra mas também permitir criar excedentes susceptíveis de financiar outros investimentos na economia do País e assegurar um equilíbrio na balança comercial. Neste contexto, definiram-se os seguintes objectivos para o sector no período do Plano.

**Quadro 16-Objectivos da Política do Desenvolvimento do Turismo  
estabelecidos no PND (1997-2000) de Cabo Verde**

- Valorizar os recursos turísticos, no sentido do desenvolvimento de um Turismo de elevado *standing* internacional;
- Aumentar a contribuição do sector, no sentido de uma participação significativamente acrescida da quota de Cabo Verde no mercado turístico internacional;
- Dinamizar o mercado interno;
- Desenvolver uma indústria turística de qualidade;
- Melhorar a qualidade dos produtos e serviços de apoio à indústria turística;
- Aumentar a contribuição do sector do turismo na produtividade da economia do país.

*Fonte: Ministério das Finanças, Planeamento e Desenvolvimento Regional (Plano Nacional de Desenvolvimento 1997-2000)*

A partir de 2000, concluiu-se que o turismo é o sector vocacionado para se constituir como um dos principais pilares do crescimento da economia cabo-verdiana, tornando-se, deste modo, prioritário promover políticas que favoreçam a sustentabilidade do turismo e transformar Cabo Verde num destino turístico regido por padrões de qualidade internacional. Assim, visando o desenvolvimento de uma política de turismo suportada na qualidade arquitectónica, paisagística, económica e sócio - cultural, o actual governo propõe, para o período do plano 2002-2005, um conjunto de medidas e acções, com o objectivo de promover o desenvolvimento de um turismo estruturado, programado, integrado e compatível com a capacidade de carga do sistema natural, económico e social, gerador de desenvolvimento, estratégico, dinâmico e com rentabilidade sócio - económica, atractivo, enfim, um turismo equilibrado, sustentável e ao serviço de desenvolvimento.

O Plano Nacional de Desenvolvimento 2002-2005 integra um grande número de objectivos e estratégias de desenvolvimento do turismo. Por razões metodológicas, destacamos aqueles que, do nosso ponto de vista, são mais relevantes no contexto deste trabalho.

**Quadro 17 - Objectivos e Estratégias do Desenvolvimento do Turismo  
estabelecidos no PND (2002-2005) de Cabo Verde**

- Promover o desenvolvimento do sector, através da planificação, coordenação e harmonização de políticas, tendo em conta a necessidade de compatibilizar a preservação do ambiente, o desenvolvimento turístico, a gestão dos recursos primários e o ordenamento do território;
- Diferenciação, especialização e melhoria da oferta turística, visando a segmentação dos mercados;
- Integração social, económica e cultural da população, através do desenvolvimento de actividades e serviços emergentes conexos ao turismo;
- Reforço do grau de segurança do país;
- Materialização de um Plano Estratégico de Promoção e Atracção de Investimentos para o sector;
- Dotar o país de um Plano Director do Turismo, de modo a que o desenvolvimento do sector possa processar-se de uma forma planeada, coerente e sustentada;
- Assegurar ao serviço central do turismo os meios humanos, materiais e financeiros indispensáveis ao cumprimento das suas atribuições;
- Dotar o país de um Plano Global de Formação Profissional, abarcando diferentes áreas de formação em hotelaria e turismo, tendo em vista a elevação do nível e da qualidade dos serviços prestados, tanto ao nível da hotelaria e restauração, como ao nível do atendimento (relações públicas) e dos serviços de informação turística (incluindo guias turísticos);
- Definição de uma sólida imagem de marca baseada nos factores: ilhas, paisagens diversificadas, localização geográfica, clima, potencialidades para os desportos náuticos, aproveitamento do mosaico cultural e artístico e hospitalidade e simpatia do povo cabo-verdiano;

*Fonte: Ministério das Finanças, Planeamento e Desenvolvimento (PND, 2002-2005)*



A promoção do desenvolvimento de sector do turismo, através de uma planificação eficiente e eficaz é, de facto, uma das exigências do desenvolvimento do turismo nas regiões insulares. Como referimos no capítulo anterior, as ilhas são ecossistemas muito vulneráveis e frágeis. Cabo Verde, integrando a região insular da Macaronésia, deve preservar os poucos recursos naturais que dispõe para a satisfação das necessidades das populações e o desenvolvimento do turismo, pelo que a previsão do desenvolvimento de sector turístico, através de coordenação, planificação e harmonização de políticas é de extrema importância para as ilhas de Cabo Verde, enquanto destino turístico insular. Também nos parece oportuno o objectivo *“Dotar o país de um Plano Global de Formação Profissional, abrangendo diferentes áreas de formação em hotelaria e turismo,”* uma vez que é impossível promover o turismo sem recursos humanos capazes de desenvolver e implementar políticas adequadas para o sector. Além disso, a melhoria de qualidade de serviços turísticos passa pela formação contínua dos principais intervenientes no processo de desenvolvimento turístico em Cabo Verde. A integração social, económica e cultural da população é um outro aspecto referido no PND (2002-2005) que traduz, de forma inequívoca, uma “política de participação dos principais beneficiários do turismo – população local. Existem diversas formas de participação da comunidade em função dos recursos turísticos e da situação social local. Segundo a OMT (2002), estas formas de participação da comunidade constituem mercados turísticos em que os viajantes desejam ter um contacto com as culturas locais e o seu ambiente natural.

### **Quadro 18 - Formas de Participação da comunidade em função dos recursos turísticos**

Turismo de cidades, em que os turistas visitam as cidades, aumentando os dias de estada para apreciar a gastronomia local e descobrir a vida e tradições culturais dos habitantes;

O ecoturismo, quando o local se situa numa região ecoturística que abriga empresas e pessoal que asseguram o bom funcionamento dessas actividades;

O turismo cultural, quando os turistas visitam as cidades e as comunidades que se especializam na produção de um artesanato particular, como escultura em madeira, ou trabalho teatral ou que organizam espectáculos de dança, música e teatro;

O turismo rural, quando os turistas permanecem numa quinta ou albergue para se familiarizarem com os trabalhos agrícolas, pesquisa do ambiente da região;

Agroturismo, que é uma forma de turismo rural, na qual o turista passa algumas hora ou noite numa quinta agrícola ou numa plantação para observar e participar na vida agrícola;

*Fonte (OMT, 2002)*

No caso de Cabo Verde, parece viável a aplicação não só dessas formas de participação como também o envolvimento da comunidade na criação e gestão de centros de atracção turística, como, por exemplo, lugares históricos (Cidade Velha, Campo de Concentração...), Parques Naturais (Serra Malagueta...). Porém, o sucesso da integração da comunidade no desenvolvimento turístico depende da vontade política e de capacidade de diálogo, por forma a permitir uma efectiva participação das Câmaras Municipais, das Organizações não Governamentais, das associações juvenis, e dos grupos de cidadãos interessados no processo de desenvolvimento turístico.

Desde 2002, encontra-se em curso um conjunto de medidas e programas que destacamos nesta dissertação devido ao importante papel que assumem na implementação das políticas do turismo em Cabo Verde.



**Quadro 19 - Medidas e Programas enquadrados no PND (2002-2005)  
para o sector do turismo em Cabo Verde**

**1- Medidas:**

- Elaboração e aprovação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico;
- Orientações gerais sobre o ordenamento turístico e tipologia das infra-estruturas turísticas;
- Orientações sobre o mercado e produtos turísticos a desenvolver;
- Propostas de crescimento sustentado do turismo, até 2015, numa perspectiva nacional e integrada, tendo em conta a especificidade de cada ilha e os constrangimentos actuais e futuros;
- Criação e implementação da Sociedade de Desenvolvimento Turístico;

**2-Programas**

- Adequação da legislação turística;
- Planificação de infra-estruturas básicas (Elaboração e implementação do Plano de Desenvolvimento Turístico Integral para a ilha de Boa Vista; Elaboração e implementação do Plano de Desenvolvimento Turístico Integral para a ilha do Maio; Elaboração de Planos de Ordenamento Turístico e de Planos de Infra-estruturação para zonas turísticas de S. Tiago, S. Vicente e S. Nicolau e Criação e implementação de sociedades de desenvolvimento turístico para infra-estruturação e gestão de ZDTI.
- Educação e formação profissional (Dinamização de programas de cooperação com vista ao financiamento de uma escola de hotelaria e turismo; Realização de cursos de guias turísticos, de hotelaria, de restauração e de cozinheiros nas diferentes ilhas, em coordenação com outras instituições e projectos de cooperação ligados ao emprego e à formação.

Fonte: Ministério do Ambiente, Agricultura e Pesca (2003, p. 15),

Como se pode constatar, o Plano Nacional de Desenvolvimento (2000-2005) prevê a elaboração e aprovação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico, instrumento de capital importância para o desenvolvimento do turismo sustentável.

Segundo Carlos (2005, p. 171) “Em Fevereiro de 2004, num atelier de validação presidido pelo então Secretário do Turismo, Amílcar Lima, a DGGT apresentou a proposta do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico (PEDT), com um horizonte temporal de 12 anos.”

O plano debruça-se sobre as estratégias para o desenvolvimento turístico do país, considerando o turismo como “pedra basilar do desenvolvimento” e identifica os produtos turísticos a privilegiar.

De acordo com o PEDT, em termos de estratégias, o país deve escolher os produtos que melhor se adaptam às potencialidades das ilhas. Assim, o Plano Estratégico de Desenvolvimento turístico propõe os seguintes produtos em função das características geomorfológicas das ilhas.

**Quadro 20- Produtos turísticos definidos no PEDT de Cabo Verde**

<i>Ilhas</i>	<i>Produtos turísticos</i>
<b>Ilhas de orografia plana</b> (Sal, Boavista Maio)	Turismo de sol e praia; windsurf/surf; pesca desportiva; passeios no mar, turismo cultural, observação da fauna e turismo de conferências.
<b>Ilhas de orografia montanhosa</b> (Fogo, Santo Antão e Brava)	Trekking (caminhadas); turismo de descobertas, observação da fauna e flora, agro-turismo, turismo histórico e cultural.
<b>Ilhas de orografia intermédia:</b> (S. Nicolau, Santiago, S. Vicente)	Turismo de sol e mar, windsurf/surf, pesca desportiva, passeios no mar, turismo de conferência, trekking (caminhadas); turismo, agro-turismo, turismo histórico e cultural

*Fonte (DGGT 2004), adaptado pelo autor*

O Plano prevê, durante esse período, um aumento da capacidade de alojamento que deverá atingir 37.764 camas, uma realização de investimentos em infra-estruturas turísticas num valor aproximado de 50.300 milhões de CVE (aproximadamente 456.44 milhões de euros) para além de implementação de um plano de formação que abrangerá cerca de 14.800



jovens. Até 2015, o PEDT estima que o turismo traga para Cabo Verde mais de 240 mil milhões de CVE (aproximadamente 2.18 mil milhões de euros) em divisas (DGOT, 2004).

O Plano Estratégico de Desenvolvimento turístico (PEDT), aprovado em 2004, atribui ao Estado um papel importante na implementação das estratégias e políticas de desenvolvimento do turismo em Cabo Verde, nomeadamente no reforço de articulação entre os vários intervenientes no sector e na criação de condições favoráveis à iniciativa privada.

Actualmente, ao nível institucional, a dinamização da actividade turística em Cabo Verde é da responsabilidade de Direcção Geral do Desenvolvimento Turístico (DGDT) e Cabo Verde Investimentos (CVI), que substituiu o Centro de Promoção Turística de Investimentos e Exportações (PROMEX) em Setembro de 2004.

A Direcção - Geral do Desenvolvimento Turístico (DGDT) é o Serviço Central responsável pela concepção, avaliação, execução, administração e controlo da política Nacional do Turismo, enquanto que a Cabo Verde Investimentos tem a função de promover o país no exterior, atrair investimentos externos, gerir as ZDTI's, aprovar projectos de investimentos turísticos e aumentar a procura e a oferta turística.

O Instituto Nacional de Estatística (INE) faz a recolha, tratamento e publicação das Estatísticas Nacionais, nomeadamente as referentes ao sector do Turismo, e a Direcção de Emigração e Fronteiras encarrega-se de fazer a recolha e fornecimento de dados relativos à entrada, saída e permanência no território nacional.

As agências de viagens, os hotéis, restaurantes, imobiliárias e transportadoras aéreas constituíram-se numa entidade – União Nacional dos Operadores Turísticos (ONATUR),<sup>26</sup> que têm desempenhado um papel importante na procura de consensos sobre o futuro do turismo Cabo-verdiano e de soluções para os problemas que o sector turístico enfrenta em vários domínios.

Convém salientar que Cabo Verde aderiu, em 2001 à Organização Mundial do Turismo (OMT),<sup>27</sup> que tem produzido e divulgado informações importantes sobre o turismo no país.

---

<sup>26</sup> O Terceiro Encontro Internacional do Turismo realizado pela ONATUR teve lugar na ilha do Sal, de 3 a 5 de Outubro de 2007, envolvendo várias entidades: Câmaras Municipais, Administrações Centrais, Institutos Públicos, Empresa Turísticas, entre outras.

<sup>27</sup> Segundo a OMT, citada por Carlos Milani “ (Turismo no Tarrafal, 2002, p.9), Cabo Verde é caracterizado por um sector turístico que está aquém do potencial nacional.

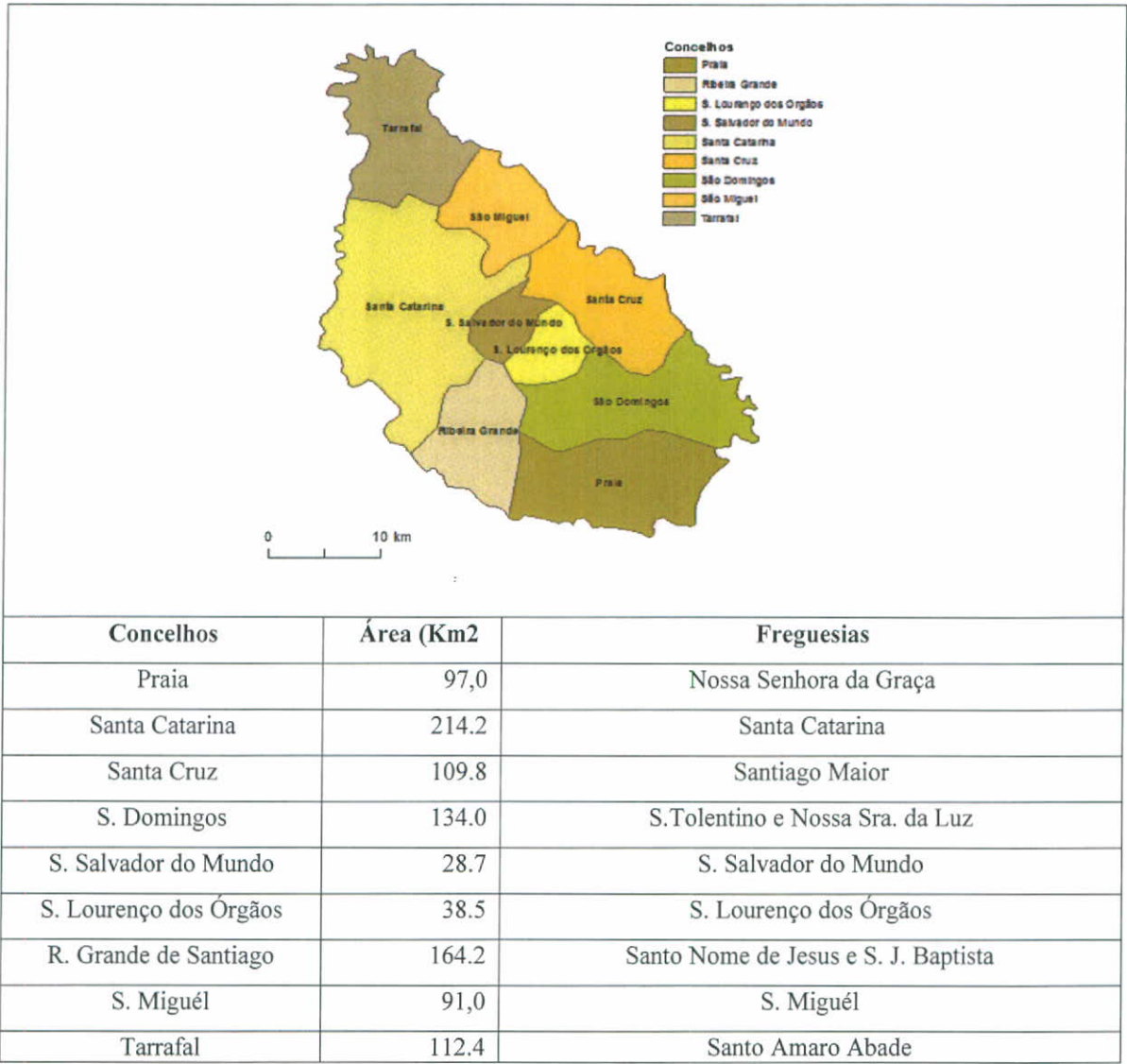
Em jeito de síntese, diríamos que a sustentabilidade do turismo só é possível com a definição de uma política nacional de turismo e de ordenamento turístico do território e com uma articulação/coordenação entre ambas. Por isso, uma boa política do desenvolvimento do turismo deve articular-se fortemente com todos os sectores da vida económica, social, cultural e tecnológica do país, sobretudo com as políticas infra-estruturais (água, energia, saúde, saneamento, telecomunicações, estradas, portos, aeroportos, entre outros) e também com a política dos transportes. É fundamental que todos os projectos (portos, aeroportos, hospitais, telecomunicações, etc.) sejam vistos numa perspectiva de desenvolvimento do turismo. A questão central que se coloca na definição da política de desenvolvimento de turismo em Cabo Verde consiste na formulação de uma estratégia diferenciada de qualidade, suportada em acções que permitam melhorar o relacionamento interactivo com os turistas e a imagem de Cabo Verde enquanto destino turístico. Neste contexto, a capacidade criativa de inovar, o investimento na valorização do ambiente, no património local e regional, nas pessoas, na formação e informação bem como a participação das comunidades locais no planeamento, constituem, de entre outros, os principais factores de sucesso das políticas do turismo em Cabo Verde.



IV- ESTUDO DE CASO: ILHA DE SANTIAGO - CARACTERIZAÇÃO E RECURSOS PARA A OFERTA TURÍSTICA

IV.1-Posição geográfica e divisão administrativa

Figura 6 – Posição geográfica e divisão administrativa da ilha, Santiago - Cabo Verde



Fonte: Cálculos efectuados a partir dos dados do INE – Censo 2000, adaptados à nova estrutura administrativa

A ilha de Santiago faz parte do conjunto das ilhas de Sotavento, ou ilhas do Sul, juntamente com as ilhas do Maio, Fogo e Brava, situando-se entre os paralelos 17º e 15’de latitude Norte e entre os meridianos 22º 30’de longitude Oeste de Greenwich.

Administrativamente, a ilha encontra-se actualmente, dividida em 9 concelhos e 11 freguesias. Até meados de Janeiro de 2004 existiam apenas 6 concelhos. Em Fevereiro de 2005

foram aprovadas as leis de criação de mais 5 Municípios<sup>28</sup>, sendo 3 na ilha de Santiago, (Município da Ribeira Grande de Santiago, Município de São Lourenço dos Órgãos e Município de São Salvador do Mundo), 1 na ilha do Fogo (Município de Santa Catarina do Fogo) e 1 na ilha de S. Nicolau (Município do Tarrafal de São Nicolau).

O concelho da Praia, por albergar a capital do país, faz com que a ilha de Santiago seja um pólo com forte poder de atracção populacional. É o concelho mais importante do arquipélago e contava, em 2000, com cerca de 25% da população do país e 45% da população de Santiago (Censo 2000). Actualmente, os limites do concelho da Praia passaram a compreender apenas as localidades das freguesias da Nossa Senhora da Graça.

Com a criação do Município da Ribeira Grande de Santiago, é de se esperar que haja uma maior dinâmica no desenvolvimento do turismo cultural através de recuperação e valorização do património construído, especialmente as casas senhoriais da época colonial. Momentos relevantes do passado de Cabo Verde tiveram lugar neste Município e poderão ser explorados ao nível do turismo.

O concelho de Santa Catarina, sede da Cidade de Assomada, tem vindo a ganhar significado no contexto nacional, mas o nível de equipamentos e serviços ainda não constituem factores de atracção das populações. Contudo, é um dos concelhos do País que apresenta especificidades próprias no âmbito das potencialidades turísticas. A morfologia irregular deste concelho, cuja altitude média ronda os 500 metros, favorece o desenvolvimento de actividades ligadas ao turismo de natureza. É de salientar que as duas maiores elevações da ilha de Santiago (Serra Malagueta e Pico de Antónia) se situam neste concelho. A sua situação geográfica poderá constituir uma potencialidade, tendo em conta que o concelho serve de elo de ligação entre os dois pólos turísticos (Praia e Tarrafal).

---

<sup>28</sup>Lei nº63/VI/2005 de 9 de Maio “*É criado, na ilha de Santiago, o Município da Ribeira Grande de Santiago*”; Lei nº 64/VI/2005 de 9 de Maio “*É criado, na ilha de Santiago, o Município de São Lourenço dos Órgãos, com a área, população residente e número de eleitores da actual Freguesia de São Lourenço dos Órgãos do Concelho de Santa Cruz*”; Lei nº65/VI/2005 de 9 de Maio “*É criado, na ilha de Santiago, o Município de São Salvador do Mundo*”; Lei nº66/VI/2005, de 9 de Maio” “*É criado, na ilha do Fogo, o Município de Santa Catarina do Fogo*”; Lei nº67/VI/2005, de 9 de Maio; “*É criado, na ilha de São Nicolau, o Município do Tarrafal de São Nicolau*”.(Boletim Oficial da República de Cabo Verde, Série Nº 19 de 9 de Maio de 2005).



Com a criação do Município de São Salvador do Mundo, os limites do Município de Santa Catarina passaram a compreender apenas as áreas da freguesia de Santa Catarina.

Os concelhos de S. Domingos, Santa Cruz, S. Miguel, Tarrafal e os três recentemente criados possuem uma população residente baixa em relação aos concelhos da Praia e de Santa Catarina.

**IV.2 - Aspectos demográficos**

A análise demográfica, feita com base na informação estatística disponível, permite verificar que na ilha de Santiago a população evoluiu a um ritmo rápido em relação às outras ilhas, a ponto de pôr em causa o desenvolvimento sustentável do País.

**Quadro 21- Evolução do peso relativo da população da ilha de Santiago, Cabo Verde, no contexto nacional (1980-2000) e projecção 2010**

País/Ilha	Anos					Variação (%)	
	1980	1990	2000	2005	2010	90/2000	2000/2010
C. Verde	295703	341491	434812	475947	523103	27,3	20,3
Santiago	145957	175691	236352	277567	324692	34,5	37,3
Peso (%)	49,4	51,4	54,3	55,3	56,6	-	-

Fonte: INE (Cabo Verde)

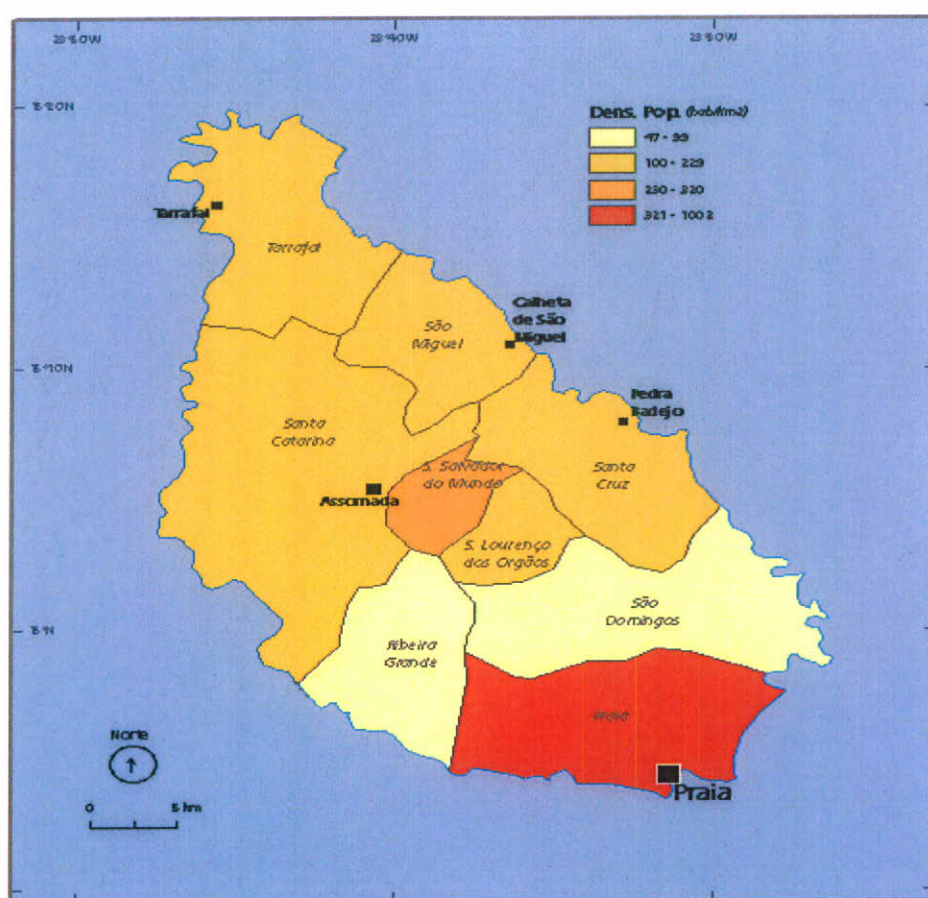
A ilha de Santiago tem tido um papel determinante no crescimento demográfico. Aliás, desde 1950 que se tem assumido como o principal pólo de crescimento populacional do arquipélago.

Nos últimos 20 anos o ritmo de crescimento acelerou, tendo quase duplicado. Em 1980, de acordo com o Censo, a população de Cabo Verde era de 295703 habitantes e, em 2000, passou a ter 434812 efectivos, com um crescimento relativo (CR) de 46% e uma TCMA de 1.9%. Para esse crescimento, o maior contributo ficou a dever-se à ilha de Santiago, onde se registou um crescimento sempre superior à média nacional. Nota-se que, ao

nível do País, houve um acréscimo na ordem dos 27,3% entre 1990 e 2000, enquanto que ao nível da ilha se registou um acréscimo de 34,5%.

Segundo o INE (2004), a população da ilha de Santiago continuará a crescer a um ritmo mais rápido que ao nível nacional. Assim, para o ano 2010, crescendo a uma taxa anual de 2,4%, a população da ilha de Santiago poderá atingir os 324692 habitantes, representando cerca de 56,6% da população total. As cidades da Praia e Assomada são os centros urbanos com maior densidade populacional.

**Figura 7 - Densidade populacional na ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2000**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE*

Segundo os dados do INE, em 2000, a densidade populacional na ilha de Santiago rondava os 298 habitantes/km<sup>2</sup>. No concelho da Praia, a densidade populacional passou de 276,2 habitantes/km<sup>2</sup>, em 1990, para 410 habitantes/km<sup>2</sup>, em 2000. É de salientar que no concelho da Praia as maiores densidades surgem nos bairros periféricos não planificados e



caracterizados pela escassez de infra-estruturas. Trata-se de uma densidade elevada para uma ilha que enfrenta vários problemas, e que encara o turismo como sector estratégico do seu desenvolvimento. Aliás, a actividade turística é incompatível com áreas densamente povoadas, onde se verificam ausência de espaços de lazer, degradação das condições naturais e insuficiência de condições de segurança, comodidade e conforto.

**Quadro 22- Evolução da População residente, por concelhos, na ilha de Santiago, Cabo Verde (1980-2000) e projecção 2010**

Ilha/Concelhos	Anos					Variação (%)
	1980	1990	2000	2005	2010	2000/2010
<b>Santiago</b>	145957	175691	236352	277567	324692	37,3
<b>Praia</b>	57748	71276	106348	123078	142546	58,4
<b>Peso (%)</b>	39,5	40,5	44,9	44,7	51,9	-
<b>S. Domingos</b>	-----	11526	13320	13838	14385	10,4
<b>Peso (%)</b>	-----	6,5	5,6	4,9	4,4	-
<b>Santa Catarina</b>	41012	41584	50024	54757	60157	20,2
<b>Peso (%)</b>	28,0	23,6	21,2	19,7	18,5	-
<b>S. Miguel</b>	-----	13787	16128	16922	17786	10,2
<b>Peso (%)</b>	-----	7,8	6,8	6,9	6,9	-
<b>Santa Cruz</b>	22995	25892	33015	36163	39756	20,4
<b>Peso (%)</b>	15,7	17,7	13,9	13,0	5,4	-
<b>Tarrafal</b>	24202	11626	17792	20689	24063	35,2
<b>Peso (%)</b>	16,5	6,6	7,5	7,4	7,4	-

Fonte: INE, 1990 e 2000 – Censos 80, 90, 2000 e Perspectivas Demográficas de Cabo Verde, Horizonte 2020

O maior crescimento verifica-se no concelho da Praia, devido à forte migração interna, criando graves problemas de degradação ambiental e de acesso aos serviços básicos (água, saneamento, educação, emprego, saúde...) e dificultando todo o processo do ordenamento do território e de planeamento. Em quase todos os concelhos se prevê um abrandamento/estabilização do crescimento da população, mas a Praia é o único concelho onde a população continua a crescer. Em 2000, concentrava cerca de 25% dos 434.625 habitantes que o País tinha e cerca de 45% da população da ilha de Santiago, prevendo-se uma variação no horizonte 2000-2010 superior à média da ilha (58,4%).

Face aos complexos problemas que o concelho da Praia enfrenta actualmente, importa definir medidas de planeamento urbanístico capazes de garantir o normal funcionamento da cidade e proporcionar aos seus habitantes melhores condições de vida. Por outro lado, considerando que a cidade da Praia é a “porta de entrada” dos turistas que procuram a ilha de Santiago, é urgente implementar políticas de cidades que favoreçam um desenvolvimento turístico de qualidade. O turismo é incompatível com a expansão desmesurada e desarticulada da cidade e com a utilização irracional dos recursos urbanos. Neste contexto, é necessário práticas urbanas inovadoras, ou seja *“acções concretas que visam introduzir a inovação urbana nos domínios considerados relevantes”* (Ferreira, 2004, p. 25).

A forte concentração da população na ilha de Santiago, em detrimento das outras ilhas, deve-se a um conjunto interligado de factores de ordem natural, como as potencialidades agrícolas (solos, água e microclimas), de ordem política (decisões políticas), de ordem sócio-económica (desigual nível de desenvolvimento), de ordem histórica (formas e processos de povoamento do país), de ordem cultural (localização dos pólos educativos e centros de investigação) e de ordem psicológica (atração pelos centros urbanos). Segundo Amaral (1964, p.247), *«desde muito cedo, a distribuição da população cabo-verdiana voltou-se para o interior de terras mais húmidas, coberta de solo e de vegetação, e que rapidamente foram partilhadas em grandes “morgadios.”»* Portanto, nota-se a influência da agricultura como factor primordial que presidiu à distribuição da população no arquipélago, de um modo geral, e na ilha de Santiago, de um modo particular.

Os factores de natureza política relacionam-se essencialmente com a tomada de decisões sobre o modelo de desenvolvimento adoptado. No caso concreto de Cabo Verde, como referimos no capítulo anterior, a aposta inicial foi num modelo de desenvolvimento tripolar, isto é, um modelo de desenvolvimento ancorado essencialmente em três pólos,



designadamente, Praia, Mindelo e Espargos, na ilha do Sal. Este modelo é actualmente um dos principais responsáveis pelo grande desequilíbrio regional, fazendo com que a população do resto do País ficasse dependente desses centros. O sobrepovoamento de alguns concelhos da ilha, designadamente, o concelho da Praia deve-se à força da sua “capitalidade” sede do Governo, onde apresenta melhores oportunidades de emprego, acesso aos serviços de saúde, transportes, educação, saneamento básico mas, também é ali que se regista o maior problema urbano do arquipélago.

De ponto de vista histórico, o povoamento de Cabo Verde iniciou-se pela ilha de Santiago e, mais concretamente, pela então Ribeira Grande (actual Ribeira Grande de Santiago). Foi a partir daí que se arquitectou todo o processo de povoamento do território.

Do ponto de vista cultural, os centros de investigação e de ensino superior, os institutos de formação, o teatro, o cinema, exercem forte poder de atracção sobre a população, integrando, deste modo, aos factores explicativos da actual situação de distribuição da população no território. Finalmente, a imagem de que os centros urbanos (Cidade da Praia, cidade de Assomada) proporcionam bem - estar, emprego, melhor estilo de vida, são factores psicológicos que atraem os indivíduos para os centros urbanos, principalmente a camada jovem.

Quanto à estrutura do povoamento, a ilha apresenta um povoamento de tipo misto, que vai desde o tipo de casas afastadas, dispostas ao longo das estradas, ao tipo compacto, desenhando no conjunto uma planta muito irregular. As características físicas da ilha exercem grande influência ao nível das estruturas de povoamento. As formas do relevo, a fisionomia da costa e a produtividade dos solos, são alguns dos aspectos que vão condicionar a concentração ou dispersão do povoamento. Assim, na ilha de Santiago existem três formas típicas de povoamento: Povoamento concentrado urbano; caracterizado pela sua localização preferencial nas planícies e por existências de núcleos compactos de edificações de carácter urbana; Povoamento disperso ordenado, caracterizado pela presença de pequenos aglomerados lineares de formato alongado, que se estruturam a partir de uma barreira física natural ou construída (ribeira, estrada, acidente topográfico....) e o Povoamento disperso, definido por uma ocupação territorial com edificações espalhadas por diferentes áreas de maneira não uniforme. Este tipo de povoamento surge em áreas cujo terreno é muito retalhado, com pequenas propriedades, onde se pratica uma agricultura de subsistência.

Geralmente, são pequenos agrupamentos de habitações pertencentes a vários familiares, que se localizam em regiões de montanha ou costeiras.

Face a esse ritmo de crescimento acelerado e à distribuição desigual da população na ilha de Santiago, importa avaliar o papel do ordenamento do território e do turismo no desenvolvimento harmonioso desta ilha.

#### **IV.3 - Caracterização sócio - económica**

De ponto de vista económico, vários constrangimentos, nomeadamente a dispersão geográfica, o reduzido mercado interno associado às condições climatéricas e a escassez de recursos naturais colocam fortes entraves ao desenvolvimento das pequenas ilhas, como é o caso da ilha de Santiago. Pois, como vimos no capítulo anterior, as ilhas de Cabo Verde não dispõem de recursos naturais economicamente exploráveis.

A população da ilha de Santiago vive essencialmente da agricultura. De acordo com os dados do último recenseamento agrícola (1988), cerca de 55% das explorações agrícolas de Cabo Verde localizam-se em Santiago, predominando as pequenas propriedades. Segundo o INE (2000), a agricultura, em conjunto com a pecuária, ocupava cerca de dois terços da população da ilha de Santiago em 2000.

A indústria ligeira, em geral, com especial relevo para a produção de componentes electrónicos, confecções, calçado transformação de pedras, embalagens, mobiliário, gráfica e a construção civil figuram entre os ramos de actividades mais dinâmicos da ilha de Santiago. Segundo o último recenseamento empresarial realizado pelo INE, em 2002, cerca de 43% das empresas existentes em Cabo Verde têm sede nesta ilha e asseguram 45% do emprego no País. Pelo facto de albergar mais de 54% da população do país, Santiago detém a maior quota do mercado nacional para a maioria de bens e serviços.

Em relação ao turismo, a procura da ilha de Santiago deve-se sobretudo à localização da capital do País, onde alberga todos os órgãos de soberania, a localização do maior centro de negócios e a principal referência para os estrangeiros que procuram o País para actividades administrativas, como também para a montagem de negócios, factores reforçados nos últimos anos com a abertura do aeroporto internacional da Praia.

Segundo um relatório de Banco de Cabo Verde (Fevereiro de 2006), o comércio é o segundo maior ramo de actividade na composição do PIB nacional, depois de transporte e



comunicações, e é o primeiro ramo de actividade das empresas em Santiago (46% do volume de negócios), representando 42% do emprego. Apesar dos avanços e progressos registados ao nível do País, o forte crescimento da economia não tem contribuído de forma significativa para a redução do desemprego e da pobreza que continuam a afectar grande parte da população da ilha de Santiago.

Como referimos no capítulo anterior, têm sido os jovens as principais «vítimas do desemprego». A ilha de Santiago não foge à regra. Segundo o INE (2006), nesta ilha, existia, em 2006, cerca de 63% da população desempregada com a idade compreendida entre 15-24 anos. (Quadro 23)

**Quadro 23 - Distribuição percentual da população desempregada de 15 anos ou mais, nos concelhos da ilha de Santiago, Cabo Verde, segundo o grupo etário (2006)**

<i>País/Ilha/Concelhos</i>	<b>Grupos etários</b>					
	<b>15-24</b>	<b>25-34</b>	<b>35-44</b>	<b>45-54</b>	<b>55-64</b>	<b>65 e +</b>
<b>Cabo Verde</b>	55,8	19,9	13,6	6,8	2,1	1,8
<b>Santiago</b>	<b>62,9</b>	<b>14,3</b>	<b>12,5</b>	<b>7,1</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>
<b>Tarrafal</b>	66,4	10,9	10,9	9,3	1,4	1,0
<b>Santa Catarina</b>	50,8	17,4	19,0	7,0	3,6	2,3
<b>Santa Cruz</b>	66,8	14,6	10,6	4,9	1,9	1,2
<b>Praia</b>	64,2	17,1	10,3	5,1	1,6	1,7
<b>São Domingos</b>	61,5	16,9	11,0	6,9	3,8	0,0
<b>São Miguel</b>	51,0	19,7	14,4	8,4	3,1	3,3
<b>São L. dos Órgãos</b>	63,7	7,0	17,0	11,2	0,0	1,2
<b>São S. do Mundo</b>	80,4	8,1	6,6	3,3	1,6	0,0
<b>R.G. de Santiago</b>	52,4	17,6	13,4	7,8	3,0	5,8

*Fonte INE (Cabo Verde)*

Da análise do quadro verifica-se que, ao nível nacional, 56% das pessoas desempregadas tem idade compreendida entre 15 e 24 anos, enquanto na ilha de Santiago, a percentagem dos desempregados nesta faixa etária é de 62,9%, isto é, superior à média nacional.

Na ilha de Santiago, a distribuição percentual da população desempregada, nos nove concelhos, demonstra que São Salvador do Mundo é o concelho com maior proporção dos desempregados no escalão etário «15-24 anos» (80,4%), seguindo-se, em segunda posição, o concelho de Santa Cruz, com 66,8 %. Nota-se que, em quase todos os concelhos, com excepções da Ribeira Grande, S. Miguel e Santa Catarina, a proporção dos desempregados no escalão etário «15-24 anos» é superior à média nacional.

**Quadro 24- Taxa de Desemprego e Taxa Líquida de Actividade para a população de 15 anos ou mais na ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2006**

<b>País/Ilha/Concelhos</b>	<b>Taxa de Desemprego (%)</b>	<b>Taxa Líquida de Actividade (%)</b>
<b>Cabo Verde</b>	<b>21,1</b>	<b>63,1</b>
<b>Ilha de Santiago</b>	<b>21,4</b>	<b>59,8</b>
Tarrafal	30,5	63,2
Santa Catarina	12,8	64,4
Santa Cruz	22,7	54,7
Praia	22,4	68,4
São Domingos	24,9	56,1
São Miguel	35,1	53,1
São Lourenço dos Órgãos	14,2	60,2
São Salvador do Mundo	8,6	69,4
Ribeira Grande de Santiago	21,6	49,1

*Fonte: INE (2006)*

Segundo o INE (2006), a ilha de Santiago, apresentava, em 2006, uma taxa de desemprego superior ao nível nacional. A taxa líquida de actividade nesta ilha rondava os 59,8%, isto é, inferior à média nacional. Ao nível dos concelhos, nota-se que a taxa de desemprego é relativamente elevada, com realce para os concelhos de S. Miguel, (35,1%),





Tarrafal (30,5%), S. Domingos (24,9%) e Praia (22,4%). Nos concelhos recentemente criados, nomeadamente, São Salvador do Mundo e São Lourenço dos Órgãos, as taxas de desemprego são mais baixas, isto é, 8,6% e 14,2%, respectivamente.

Estes dados demonstram, de uma forma clara, a necessidade de uma melhor integração da dimensão da pobreza/desemprego nas políticas sectoriais e em todas as actividades sócio-económicas, sobretudo no turismo, pois a competitividade de qualquer destino turístico depende do seu grau de desenvolvimento sócio-económico. O elevado nível do desemprego e da pobreza poderão constituir um grande obstáculo ao desenvolvimento do turismo em Cabo Verde, de um modo geral, e na ilha de Santiago, de um modo particular. Segundo Carlos (2006, p.68), *“é fundamental reforçar os impactes locais do turismo sobre os pobres.”* O mesmo autor, citando a OMT (2004), sublinha a necessidade de políticas de redução da pobreza que traduzam um interesse crescente pelo desenvolvimento do turismo a favor dos pobres, ou seja, a necessidade de medidas ligadas ao ecoturismo, turismo comunitário e ao turismo sustentável.

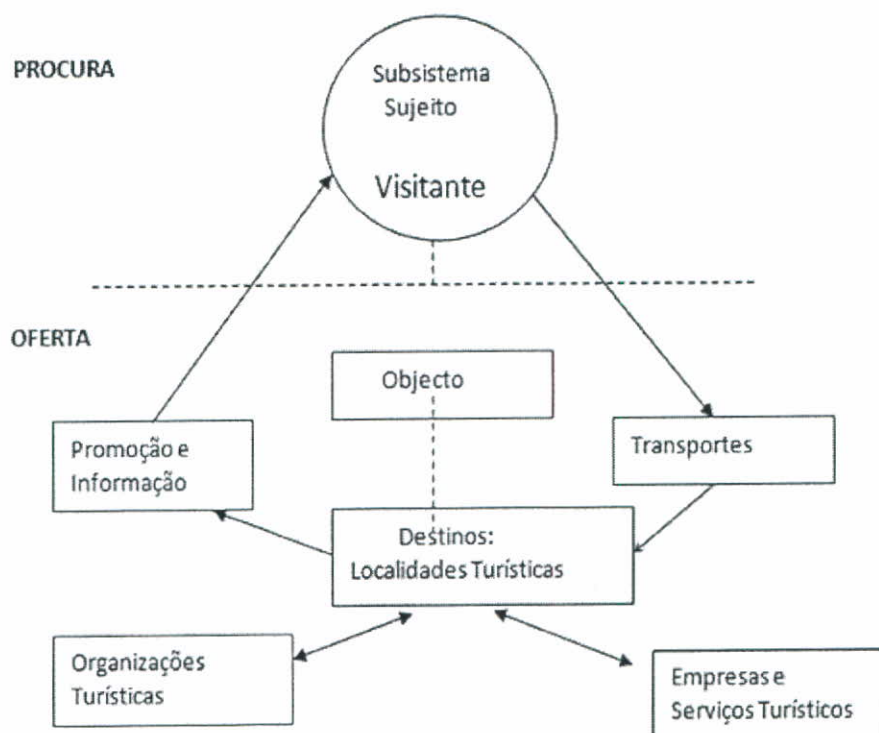
#### **IV.4 - Infra-estruturas e serviços relevantes para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago**

O sucesso do desenvolvimento turístico de uma região, ou ilha, depende da existência de um conjunto de serviços e infra-estruturas que funcionam como elementos fundamentais do sistema turístico. Segundo Cunha (2001, p.111), *“o turismo apresenta-se como um sistema, isto é, como um conjunto de elementos que estabelecem conexões interdependentes entre si de carácter funcional e espacial, como sejam as zonas de proveniências dos visitantes, as zonas de destino, as rotas de trânsito e todas as actividades que produzem os bens e serviços turísticos”*. Efectivamente, o turismo traduz-se num conjunto de manifestações sociais e humanas, cuja satisfação depende das infra-estruturas utilizadas e, sobretudo, das qualidades profissionais e humanas dos agentes que prestam serviços.

*“Embora seja extremamente difícil identificar, exaustivamente, todas as componentes do produto turístico, pode-se afirmar, de uma forma redutora, que é constituído pelo transporte, alojamento, alimentação e animação. Alternativamente, de uma forma genérica pode-se afirmar que o produto turístico é um compósito de tudo o que se pode consumir, experimentar, observar e apreciar durante uma viagem”* (Costa et al., 2004, p.4).

A figura seguinte representa o sistema funcional do turismo e permite obter uma visão do turismo como fenómeno complexo, formado por componentes com conteúdos e objectivos diversificados.

**Figura 8 – Sistema funcional do Turismo**



Fonte: Cunha (2007, p.144)

De acordo com a figura, pode-se constatar que o turismo estabelece inter-relações e interdependências com vários sectores. O conjunto de elementos que determinam o sistema funcional do turismo, e que constituem a base do seu desenvolvimento, assenta na oferta e na procura.

A procura turística, ou seja, o sujeito do sistema, tem origem no subsistema constituído pelas áreas emissoras. A oferta, por sua vez, é constituída pelo subsistema objecto, do qual fazem parte os destinos, os meios de deslocação (transportes), as entidades que produzem os bens e serviços que satisfazem as necessidades dos turistas (empresas), as



entidades que garantem os mecanismos de funcionamento e administração (as organizações) e os meios que influenciam e orientam a procura (a promoção e a informação).

Os destinos são constituídos pelas localidades turísticas que devem dispor de atracções capazes de originar a deslocação das pessoas (turistas).

Segundo Cunha (2007, p.115) *"os transportes são a componente do sistema que garante a ligação entre a residência e o local de destino, constituindo um subsistema complexo que integra as vias e os meios de transporte, as instalações e equipamentos nos locais de partida e de chegada, bem como as estruturas organizativas"*.

A intervenção humana é imprescindível para o funcionamento do sistema turístico. Assim, as empresas e os serviços turísticos constituem, sob o ponto de vista económico, a mais importante componente funcional do sistema turístico e incluem a parte fundamental da produção turística: prestação de alojamento, alimentação, distribuição, diversões e outros serviços. As organizações, que garantem o funcionamento do sistema turístico, são formadas pelos serviços do Estado, autarquias, organismos públicos locais e associações profissionais. A promoção, divulgando os destinos onde se localizam as atracções turísticas, influencia os visitantes a deslocarem-se por meio de transportes que os conduzem às localidades onde as empresas e as organizações desenvolvem as suas actividades produtivas.

A noção de que o turismo é um sistema cujo funcionamento depende das respectivas componentes leva-nos a afirmar que a ilha de Santiago carece de algumas condições que garantam o funcionamento equilibrado do sistema turístico.

#### **IV.4.1 - Infra-estruturas aeroportuárias**

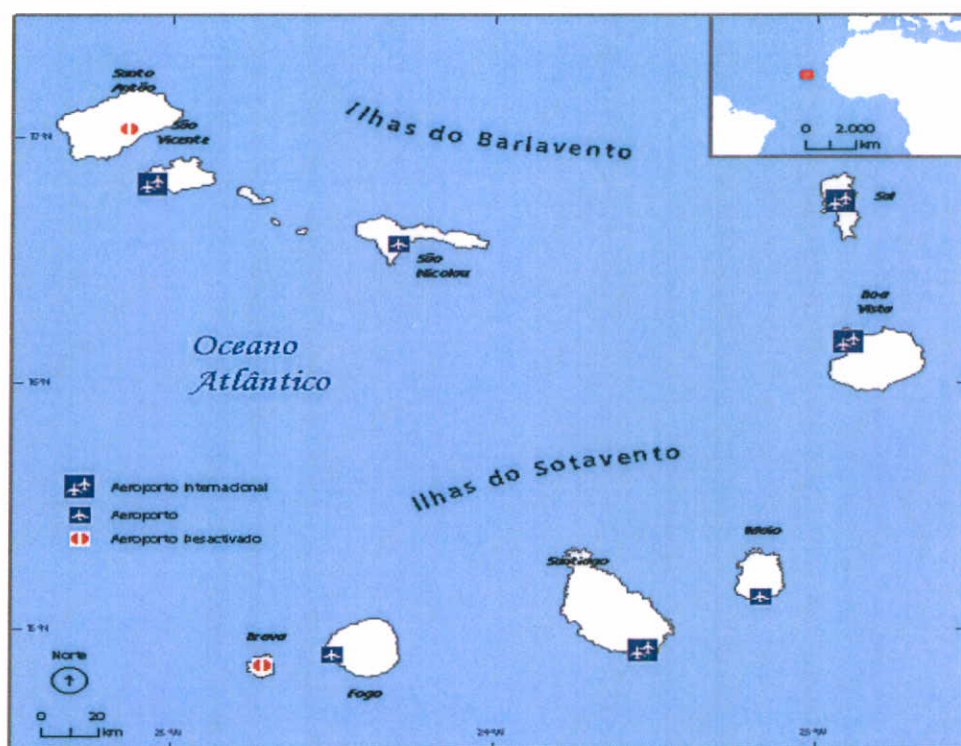
O turismo pressupõe a deslocação e, por conseguinte, a existência de infra-estruturas de transportes. Para que o desenvolvimento do turismo se processe harmoniosamente são importantes não só os meios de transportes mas também as infra-estruturas que permitam a sua utilização de forma equilibrada e eficiente.

Tendo em conta as características do território cabo-verdiano, nomeadamente a insularidade e a dispersão das ilhas, as infra-estruturas aeroportuárias desempenham um papel fundamental no desenvolvimento das actividades ligadas ao turismo. Por isso, é imprescindível dispor de aeroportos que permitam aos passageiros/turistas a aterragem e

descolagem dos aviões em condições de segurança, bem como embarcar e desembarcar com comodidade e rapidez.

Reconhecendo a importância dos transportes aéreos para o desenvolvimento do turismo, todas as ilhas do arquipélago foram dotadas de infra-estruturas aeroportuárias, embora a maioria apenas disponha de condições para operação com vôos domésticos.

**Figura 9 - Localização das infra-estruturas aeroportuárias de Cabo Verde**



*Fonte: Elaboração própria*

Até 2004, o aeroporto da Praia, na ilha de Santiago, dispunha apenas de condições para operação com vôos domésticos. Entretanto, com a sua ampliação, em funcionamento desde Dezembro de 2005, passou a viabilizar a aterragem de aviões de pequeno e grandes portes, o que lhe permitiu passar a constituir uma das maiores infra-estruturas de apoio ao desenvolvimento do turismo da ilha de Santiago, diminuindo significativamente o tráfego que se dirigia para o aeroporto internacional do Sal, já que uma percentagem razoável dos visitantes que entravam no País por este aeroporto não tinha a ilha do Sal como destino principal.



O número de passageiros movimentados no aeroporto da Praia, em relação aos outros aeroportos e aeródromos do país, constitui um facto revelador das potencialidades da ilha de Santiago como destino turístico. “ *Praia, na ilha de Santiago, é a capital de Cabo Verde e o destino responsável por 80% de tráfego de passageiros internacionais e domésticos. Todos os turistas que viajam por motivos políticos ou por motivos de negócios dirigem-se a esta ilha*” (Maia e Borges, 2006, p.27)

**Quadro 25- Evolução de movimento de passageiros \* nos aeroportos da Praia e do Sal, em Cabo Verde, (2000-2005)**

Aeroportos	Anos						Variação (%)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-2005
<b>Aerop. da Praia</b>	200000	210000	218000	207000	205000	357000	78,5%
<b>Aerop. do Sal</b>	610000	720000	785000	800000	825000	804537	1,8%
<b>Total</b>	810000	930000	1003000	1007000	1030000	1161537	43,3%
<b>Aerop. Praia (%)</b>	24,6	22,5	21,7	20,6	30,8	30,8	-----
<b>Aerop. Sal (%)</b>	75,4	77,5	78,3	79,4	69,2	69,2	-----

Fonte: ASA (Cabo Verde)

\*(Nº de passageiros embarcados+ desembarcados+trânsito)

O número de passageiros movimentados nos dois principais aeroportos do País (Sal e Praia) passou de 810000, em 2000, para cerca de 1.161537, em 2005, tendo registado um acréscimo na ordem dos 43,3%. No aeroporto da Praia, na ilha de Santiago, houve um aumento significativo de passageiros nos últimos anos. Em 2000, o número de passageiro movimentados neste aeroporto era de 200000, representando cerca de 24,6% do total de passageiros movimentados nos dois principais aeroportos do país. Em 2005, registou - se um acréscimo de 78,5%, isto é, o número de passageiro passou para 357000, representando 30,8 % do total de passageiro movimentados em 2005 nos dois aeroportos.

#### IV.4.2 - Infra-estruturas portuárias

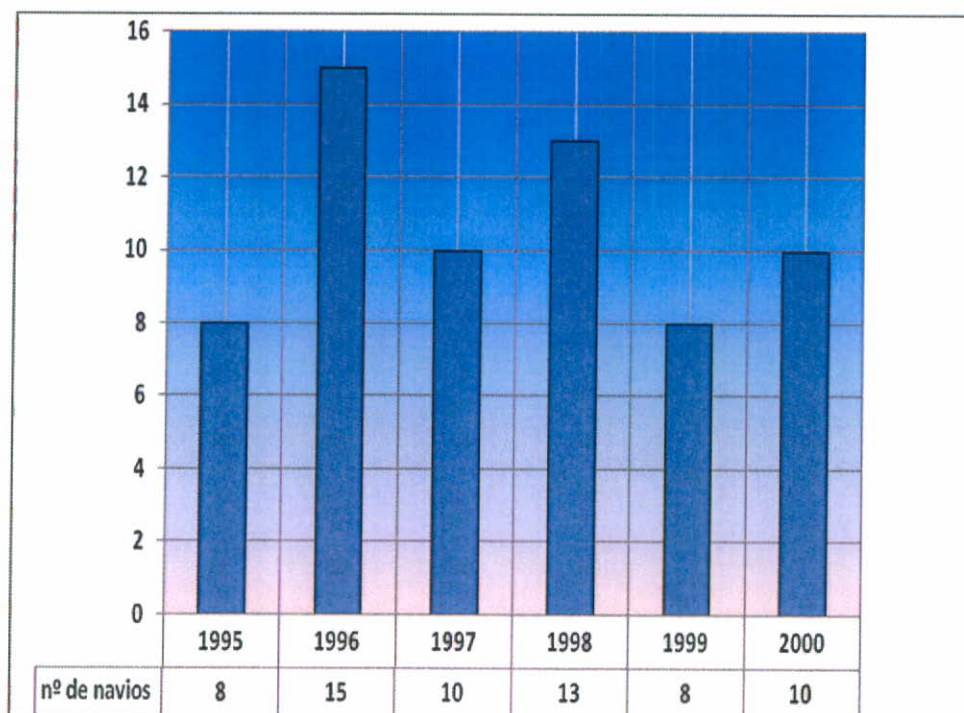
Os transportes marítimos são, actualmente, poucos utilizados para o transporte de turistas. Porém, as infra-estruturas portuárias desempenham um papel fundamental no desenvolvimento do turismo em Cabo Verde, tendo em conta que as ligações entre as ilhas e ao resto do mundo é feita também por via marítima. Os transportes marítimos em Cabo Verde são essenciais na movimentação interna de pessoas e bens, sendo o meio privilegiado de transporte de mercadorias de e para o exterior.

A procura dos cruzeiros é um dos segmentos em crescimento ao nível mundial, não na perspectiva do transporte mas sim na perspectiva de um produto turístico.

Deste modo, com a afirmação progressiva de Cabo Verde como destino turístico, o turismo de cruzeiro deve ser estudado, uma vez que o arquipélago dispõe de dois portos internacionais – Porto da Praia (em Santiago) e Porto do Mindelo (em S. Vicente). Aliás, o movimento de navios de cruzeiros nos últimos anos, em Cabo Verde, particularmente no porto de Mindelo, constitui um elemento importante para estudar a possibilidade de integrar o porto da Praia em alguns circuitos de turismo de cruzeiro, a curto ou a longo prazo. Porém, não basta apenas dispor de boas infra-estruturas portuárias. *“Se a existência de uma infra-estrutura portuária é uma condição indispensável para a escala dos navios de cruzeiros, a existência de boas acessibilidades aéreas e terrestres reveste-se, também, de extrema importância”* (Figueira de Sousa, 2003, p. 49). Este autor refere que o sector dos cruzeiros turísticos constitui uma indústria muito complexa, que envolve um amplo conjunto de componentes, centrando-se em três elementos-chave: embarcação, porto e operador, em estreita correlação com a oferta e a procura.



**Gráfico 7- Movimento de navios de cruzeiro em  
Cabo Verde, Porto Grande (1995-2000)**



Fonte: Elaborado a partir dos dados da ENAPOR (Cabo Verde)

Segundo ENAPOR, em 1995 registaram-se 8 escalas de navios turísticos no Porto Grande em S. Vicente. Segundo Ferrer (2003, p.257), em 2000, as escalas de navios foram 12, movimentando 11.740 passageiros. A distribuição do movimento dos cruzeiros, ao longo do ano, revela uma concentração no mês de Março e em Novembro, com uma permanência média de 10 horas por escalas. Segundo Figueira de Sousa (2003,p.70), *“as grandes companhias concentram os seus navios, nas Caraíbas durante o Inverno, regressando depois à Europa para aí operarem, entre a Primavera e Outono, em circuitos da Europa do Norte, do Mediterrâneo e da Costa de África Mediterrânea. No mês de Novembro, os navios cruzeiros regressam às Caraíbas, fazendo escalas em Cabo Verde”*.

Como referimos no capítulo anterior, Cabo Verde, de um modo geral, e a ilha de Santiago, em particular, possui um clima acentuadamente tropical, com temperatura agradável mesmo nos meses de Inverno. Assim, o clima de Cabo Verde poderá contribuir para o desenvolvimento do turismo de cruzeiro na Ilha de Santiago, ao longo do ano. Por outro lado, a ilha de Santiago possui características que poderão atrair os cruzeiros turísticos, nomeadamente a sua posição estratégica, a sua beleza natural marcada pelas praias e baías, o

seu porto internacional, a tranquilidade e a estabilidade política. Entretanto, a implementação deste segmento turístico na ilha de Santiago passa pela modernização e criação de infra-estruturas portuárias e marítimas adequadas. Segundo Ferrer (2003, p.256), os portos de recepção e os terminais de cruzeiros devem ter as seguintes características:

- 1- Imagem – Os passageiros são cada vez mais exigentes e são atraídos pelo luxo e pela imagem dos terminais;
- 2- Eficiência nas operações de desembarque e embarque dos passageiros;
- 3- Segurança – O terminal deve estar dotado de um plano segurança;
- 4- Multifuncionalidade – Para além das operações de desembarque e embarque dos passageiros, devem responder às necessidades logísticas;
- 5- Comunicações – devem existir praças de táxis, autocarros ou transportes alternativos para ligar o porto à cidade.

O bom funcionamento do sector marítimo constitui uma condição necessária para a implementação da estratégia do desenvolvimento turístico, pelo que é necessário investir não só nos navios rápidos para os percursos turísticos, mas sobretudo na construção, equipamento e recuperação das infra-estruturas portuárias da ilha de Santiago.

#### **IV.4.3 - Infra-estruturas rodoviárias**

A via terrestre continua a ser um meio fundamental nas deslocações turísticas, pelo que se torna imprescindível o investimento nas infra-estruturas rodoviárias em Cabo Verde, nomeadamente, na construção de estradas e melhorias de vias de acesso a determinados pontos de interesse turístico da ilha.

Segundo Vieira (2005, p.122), “*embora as vias de comunicação sirvam, antes de mais, a população residente, o turismo depende da sua existência e da sua qualidade.*” De facto, a qualidade e a quantidade das vias de comunicação, nomeadamente da rede viária, é um factor fundamental, não só para a integração do espaço nacional, mas também para viabilizar a circulação de pessoas, bens e o desenvolvimento do turismo, principalmente em ilhas onde ainda se verificam situações de encravamento/isolamento das populações, como é o caso da ilha de Santiago, em Cabo Verde.



Segundo MFPDR (1997), “A densidade da rede viária nacional, embora alta em relação à Região Oeste africana, bem como ainda o seu estado de conservação, não são satisfatórios, se forem tidas em conta as descontinuidades geográficas do País e a sua orografia, as necessidades de desencrave de populações, de circulação de pessoas e mercadorias e, ainda, a importância de criar percursos turísticos atractivos e de manter condições de seguranças adequadas». Efectivamente, os dados disponibilizados pelo Instituto de Estradas e Instituto Nacional de Estatística indicam que as infra-estruturas rodoviárias na ilha de Santiago não são suficientes, nem em quantidade, nem em qualidade, para assegurar o papel que lhes competem no âmbito do desenvolvimento do turismo.

**Quadro 26- Rede de estradas, por tipo de pavimento, em Cabo Verde,  
nas ilhas de Santiago, Sal e S. Vicente - 2005**

País/Ilhas	Tipo de pavimento (km)					Total
	Paralelepípedo	Empedrado	Asfalto	Calçada Portuguesa	Terra batida	
<b>Cabo Verde</b>	324,4	275,4	91,9	431,4	398,9	1517,0
<b>Santiago</b>	209,6	167,7	38,0	24,5	224,9	645,7
<b>Peso (%)</b>	64,6	60,9	41,3	5,7	57,1	44,0
<b>Sal</b>	-	-	47,0	-	-	47,0
<b>Peso (%)</b>	-	-	51,0	-	-	3,0
<b>S. Vicente</b>	-	-	102,0	-	-	102,0
<b>Peso (%)</b>	-	-	110,6	-	-	6,7

*Fonte: Instituto de Estradas (Cabo Verde)*

Da análise do quadro 26 nota-se que, para o desenvolvimento de um turismo de qualidade, as estradas e as vias de acesso na ilha de Santiago revelam-se insuficientes, quer em qualidade, quer em quantidade.

No contexto nacional, a ilha de Santiago, apesar de ser a maior ilha em superfície, ocupa uma posição menos privilegiada em termos de quantidade e qualidade da rede viária. A título de exemplo, a ilha do Sal, segundo o Instituto de Estradas, conta actualmente com 47 km de estradas totalmente alcatroadas e em bom estado. A ilha de S. Vicente, cuja cidade do Mindelo é totalmente alcatroada, conta com 102 km de estradas em bom estado nos principais percursos.

Comparando o tipo de pavimento, conclui-se que Santiago está em situação de desvantagem, na medida em que apresenta 57,1% da rede em terra batida, no conjunto do arquipélago, embora supere essa desvantagem em relação às redes asfaltadas (41,3% do total

nacional). A fraca representatividade das estradas asfaltadas, no cômputo geral, deve-se ao facto de serem bastante recentes em Cabo Verde.

A predominância do conjunto de estradas pavimentadas em paralelos, empedramento e calçada portuguesa deve-se ao facto de o material utilizado ser de produção local, abundante, resistente aos condicionalismos naturais locais, baixo custo de produção, não exigir altas tecnologias e mão-de-obra de elevada qualificação.

Santiago, à semelhanças das restantes ilhas de Cabo Verde, dispõe de dois tipos de estradas: estradas Nacionais e estradas Municipais. Na ilha de Santiago, segundo o Instituto de Estradas, as infra-estruturas rodoviárias têm uma extensão de 644.7 km, merecendo destaque a estrada que une os extremos Sul (Cidade da Praia) e Norte (Tarrafal), num percurso de 70 km através das localidades no interior da ilha, e a estrada litoral Este, que une os mesmos extremos tocando as localidades litorais de Calheta São Miguel, Pedra Badejo e Santa Cruz (Figura 10).

**Figura 10 – Rede Viária da Ilha de Santiago, Cabo Verde (2005)**

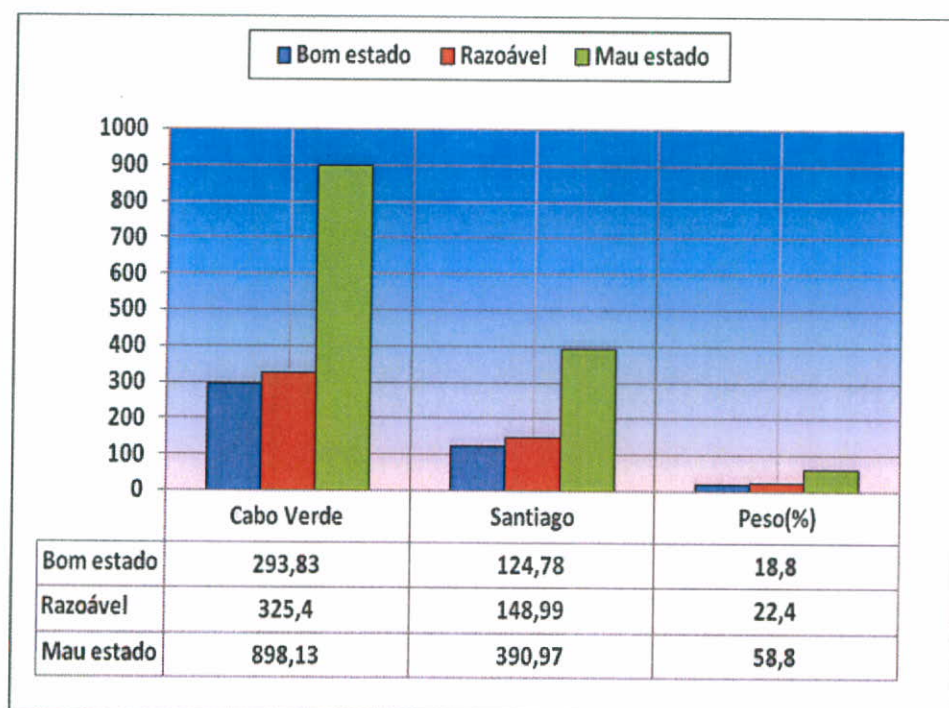


*Fonte: Elaborado a partir dos dados de Instituto de Estradas*



A estrada nacional que liga os dois maiores centros urbanos da ilha (Praia e Assomada) encontra-se em bom estado de conservação, resultado de uma reabilitação feita recentemente, com a asfaltagem de uma extensão 38 km (Praia/Assomada). As estradas nacionais que ligam os restantes concelhos da ilha (Santa Catarina/Tarrafal/ S. Miguel/ Santa Cruz/Praia) são totalmente empedradas e encontram-se degradadas. As estradas municipais que ligam as diversas localidades, ao nível dos concelhos, são deficientemente pavimentadas e a maioria de terra batida.

**Gráfico 8 - Estado de conservação da Rede Viária da ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2005**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados de Instituto de Estradas (Cabo Verde)*

Do total da rede existente na ilha de Santiago, 58.8% apresenta-se em mau estado de conservação, 22.4% em estado razoável e apenas 18.8% em bom estado. A predominância na ilha de pavimento em mau estado de conservação está directamente relacionada com a expressiva extensão da rede em terra batida. Por outro lado, o seu traçado não assegura as condições necessárias para propiciar as distâncias de visibilidade mínima que garantem uma circulação cómoda e segura. Porém, apesar dos problemas que ainda existem, as perspectivas de desenvolvimento das infra-estruturas rodoviárias na ilha de Santiago são encorajadoras, tendo em conta os projectos de reabilitação e de construção de estradas em curso. (quadro em

anexo-Projectos de investimentos em infra-estruturas rodoviárias em Santiago, construção/reabilitação, concluídos e em curso).

#### **IV.4.4- Infra-estruturas territoriais para o turismo**

À semelhança das infra-estruturas rodoviárias, portuárias e aeroportuárias, as infra-estruturas de saneamento básico desempenham um papel fundamental no desenvolvimento do turismo.

Segundo Butler (1996), um dos principais constrangimentos no desenvolvimento de uma indústria de turismo de qualidade relaciona-se com a falta de importantes infra-estruturas básicas como água, distribuição de electricidade e telecomunicações.

Nesta abordagem, entendemos infra-estruturas territoriais para o turismo, como as de abastecimento de água, de saneamento e dos resíduos sólidos urbanos, de energia, e telecomunicações.

As ilhas, de um modo geral, enfrentam dificuldades relacionadas com a escassez da água e a gestão dos resíduos sólidos, sobretudo aquelas cujo clima não favorece precipitação em quantidade suficiente ao longo do ano, como é o caso das ilhas de Cabo Verde. O abastecimento de água constitui a condição indispensável para o desenvolvimento de qualquer actividade económica. Assim sendo, para o turismo, a importância de abastecimento de água deve ser encarada sob os aspectos sanitário, ambiental e económico.

A ilha de Santiago, tal como o País, apresentam uma situação bastante precária em matéria de saneamento básico (saneamento, recolha e tratamento dos resíduos sólidos).

Apesar dos avanços verificados no sector do abastecimento de água, o nível dos serviços e o grau de cobertura do saneamento está ainda longe de responder as exigências de um turismo de qualidade.

Em Cabo Verde, e em particular na ilha de Santiago, o saneamento é caracterizado pelo deficiente abastecimento de água e insuficiência de redes de esgotos, o que poderá comprometer seriamente o desenvolvimento do turismo. Os únicos centros urbanos que dispõem de sistemas de recolha e tratamento de águas residuais são Praia e Mindelo.



Segundo MFPDR (2000, p.91), na cidade da Praia, o maior centro populacional do País, apenas 8% dos domicílios têm ligação à rede de esgotos e cerca de 60% das famílias não tem qualquer tipo de saneamento básico.

O tratamento de resíduos sólidos urbanos ainda está numa fase primária. A construção de aterros sanitários para o tratamento do lixo tem sido encarada como a principal solução. Por isso, existe um projecto de aterro único para os municípios da ilha de Santiago.

Os municípios da ilha de Santiago, de um modo geral, carecem de condições aceitáveis de saneamento que garantam uma oferta de cuidados de saúde ao turista. Aliás, segundo o MFPDR (2000-2005, p.93), o subprograma de Saúde e Saneamento considera o saneamento como o principal problema ambiental de Cabo Verde, na óptica do desenvolvimento do turismo, e elegerá como propósito a garantia de condições aceitáveis do saneamento do meio em todos os centros urbanos.

Efectivamente, os serviços de saneamento não têm correspondido às expectativas das populações, embora haja avanços a registar no abastecimento de água e na ligação de redes de esgotos. Trata-se de uma área que requer urgente intervenção, particularmente na resolução do problema dos resíduos sólidos, que pode constituir um entrave ao desenvolvimento do turismo, pois uma quantidade significativa das águas residuais litorais do país, domésticas e industriais, são lançadas ao mar sem nenhum tratamento, constituindo, assim, um risco para a saúde pública e para a preservação do ambiente. O lixo é já uma realidade chocante nas áreas urbanas, em certas áreas rurais e nas praias. Esta situação requer conjugação de esforços institucionais, uma vez que, segundo o MFPDR (2002 p.116), somente 21% da população tem acesso a casa de banho com sanitário. A solução de parte desses problemas passa pelas campanhas de educação pública, implementação de posturas municipais, promoção de políticas que incentivem a importação de produtos biodegradáveis e reutilizáveis.

A energia, factor fundamental do desenvolvimento, constitui outros dos principais condicionantes do desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago. Segundo o MFPDR (2000, p.116), a taxa global da cobertura em energia eléctrica situa-se à volta de 37% nos municípios periféricos, que detêm cerca de 63% da população do país. Cabo Verde é extremamente dependente da importação de derivados do petróleo para satisfação das suas necessidades energéticas. Ao longo da última década, vários projectos foram executados nos domínios da energia solar e eólica, mas a utilização dessas formas de energia tem sido pouco significativa, devido ao elevado custo de investimento associado aos equipamentos.

Apesar de melhorias verificadas ao longo dos últimos anos, sobretudo na electrificação dos principais centros urbanos, existem ainda áreas importantes da ilha, em termos de potencialidades turísticas, sem cobertura energética.

No que toca aos recursos hídricos, não existem problemas graves ligados ao turismo. Contudo, com o crescimento do turismo é previsível um aumento da pressão sobre esse recurso.

#### **IV.5 - Atracções turísticas**

##### **IV.5.1- Património natural**

As atracções turísticas de um destino, seja um país, uma região ou uma localidade, são sempre constituídas por um vasto conjunto de elementos, mais ou menos diversificados. A diversidade de elementos que constituem as atracções turísticas depende não só do grau do desenvolvimento alcançado mas também das potencialidades naturais oferecidas pelo destino. A ilha de Santiago não foge à regra.



Foto nº1- Praia da ilha de Santiago- Cabo Verde

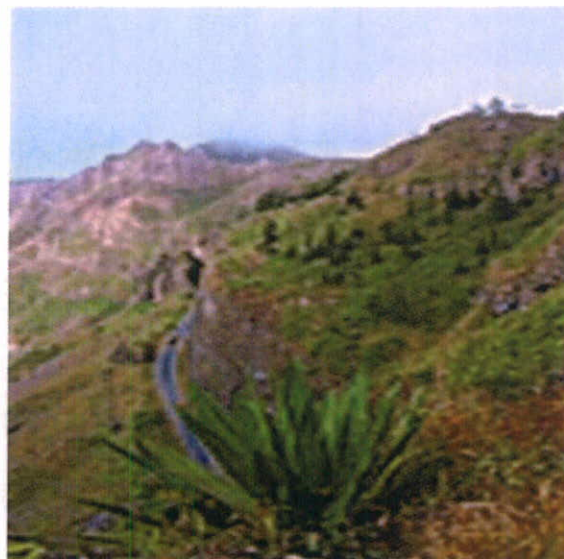


Foto nº2- Paisagem da ilha de Santiago- Cabo Verde

Os recursos naturais, nomeadamente praias, clima e a diversidade paisagística, são fundamentais para a competitividade e afirmação da ilha de Santiago enquanto destino



turístico internacional. Esses recursos poderão permitir o desenvolvimento de diversos segmentos turísticos, desde que sejam efectuados investimentos adequados (Fotos nºs 1 e 2).

A ilha de Santiago dispõe de um potencial turístico que permite desenvolver diferentes tipos de turismo, desde o turismo de sol e praia (mergulho, windsurf e pesca no alto ar); turismo de natureza (caminhadas, escaladas, passeios a cavalo, de bicicleta); passando pelo turismo de circuito (itinerários interessantes) ao turismo cultural, que consiste no contacto directo com a cultura da ilha, ou seja, conhecer os hábitos e costumes através das festas tradicionais, da música, da gastronomia e da literatura. Se não, vejamos:

- Possui uma orla marítima com praias de areia branca e areia preta relativamente bem conservadas, sem focos de poluição significativos, com excelentes condições para a prática do turismo balnear e turismo náutico; de um modo geral, as praias da ilha de Santiago oferecem condições de segurança aos banhistas, pois são praias fechadas, protegidas pelas montanhas contra os ventos alísios; porém, para desempenharem um papel importante na dinamização da actividade turística devem ser preservadas, o que implica a inclusão deste objectivo no plano de desenvolvimento turístico da ilha de Santiago.

- Excelentes condições climatéricas, proporcionando uma temperatura agradável da água do mar, ao longo ano; o clima constitui a componente fundamental da oferta turística de Cabo Verde, de um modo geral, e da ilha de Santiago, em particular, e representa um potencial significativo de afirmação desta ilha como destino turístico; o clima tropical seco, com uma temperatura anual que oscila entre os 25 e os 28º graus centígrados, proporcionando 360 dias de sol, constitui um dos principais recursos para o desenvolvimento do turismo balnear numa ilha onde ainda não se encontram afirmados outros segmentos turísticos.

#### **IV.5.2- Património histórico-cultural**

Segundo Umbelino (2004, p. 21), “ *O relacionamento entre o turismo e o património é uma matéria muitas vezes, invocada pelos diversos agentes que reflectem sobre o sector turístico, sejam eles responsáveis políticos, investigadores, empresários ou técnicos. O conceito de património integra várias tipologias, como património natural e cultural e, dentro deste, o erudito e o popular* ”.

De acordo com o Decreto-Lei nº 102/III/90, de 29 de Dezembro, o património cultural cabo-verdiano é constituído por todos os bens materiais e imateriais que, pelo seu valor próprio, devem

ser considerados como de interesse relevante para a preservação da identidade e a valorização da cultura cabo-verdiana através do tempo.

Os centros culturais, os museus e os grandes monumentos religiosos (catedrais e templos) são património utilizado para afirmação da identidade dos destinos turísticos.



Foto nº 3- Cidade Velha, ilha de Santiago-Cabo Verde

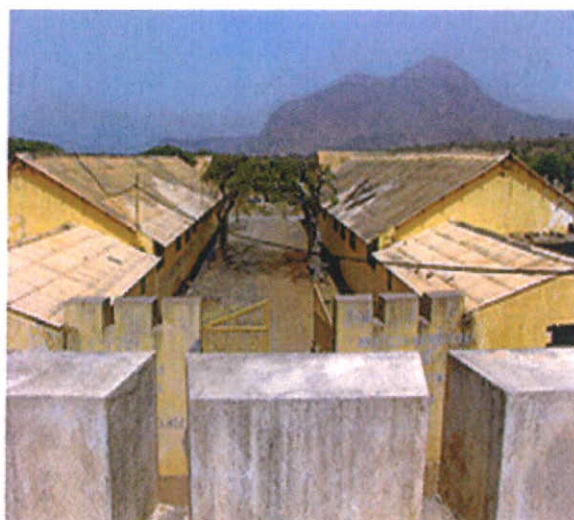


Foto nº 4- Ex-Campo de Concentração do Tarrafal, ilha de Santiago- Cabo

A ilha de Santiago dispõe de dois valores patrimoniais - a “Cidade Velha”<sup>29</sup> (foto nº 3), fundada pelos Portugueses em 1533, e o ex-Campo de Concentração do Tarrafal<sup>30</sup> (foto nº 4) que, devidamente explorados, poderão ajudar a transformar a ilha de Santiago num dos mais importantes destinos turísticos do País.

O turismo, em termos conceptuais e universais, personaliza valores associados à paz, à amizade entre os povos, ao conhecimento e intercâmbio de culturas, à preservação de actividades comerciais tradicionais e do artesanato. A ilha de Santiago distingue-se das outras ilhas de Cabo Verde e dos demais destinos turísticos pelas suas gentes, cultura e gastronomia. A diversidade de

<sup>29</sup> - Considerando o papel histórico que a Cidade Velha desempenhou, a partir do século XV, o Governo de Cabo Verde, através do Decreto-Lei nº 121/90 de 8 de Dezembro, declara o sítio histórico da Cidade Velha como património nacional.

<sup>30</sup> O Ex-Campo de Concentração do Tarrafal foi recentemente classificado, através da Resolução nº 33/2006, de 14 de Agosto, como Património Nacional, tendo em conta o seu papel histórico e civilizacional desempenhado no processo da emancipação e da conquista da liberdade e da independência dos povos das antigas colónias Portuguesas, em geral, e de Cabo Verde, em particular.



expressão cultural das populações locais e uma gastronomia relativamente rica, sobretudo em produtos do mar, faz da ilha de Santiago um destino turístico culturalmente diversificado e diferenciado. Apesar de o sol e o mar constituírem factores relevantes em termos de opção turística, poderão perder gradualmente a importância se não forem complementados pela componente cultural, numa perspectiva de desenvolvimento turístico integrado. Neste sentido, em termos concorrenciais com outros destinos emergentes, a dimensão humana, histórica e cultural do País, de um modo geral, em particular da ilha de Santiago, desempenha um papel primordial, pelo que o desenvolvimento de acções culturais enquadradas num Plano Estratégico de Desenvolvimento e Promoção Turística é fundamental para a afirmação deste produto turístico. O Arquipélago de Cabo Verde encerra uma enorme diversidade e genuinidade cultural que, ao longo dos séculos, se tornou o seu principal cartão-de-visita. Por isso, a cultura cabo-verdiana deve ser potenciada como produto turístico dominante, pelo que a música, a dança, o teatro, a culinária e a literatura devem ser associadas a uma estratégia de desenvolvimento turístico de Cabo Verde, e particularmente da ilha de Santiago.

As potencialidades turísticas da ilha de Santiago não se resumem aos recursos naturais e culturais. Como referimos no capítulo anterior, a ilha dispõe de um número considerável de infra-estruturas de alojamento, cuja oferta tem crescido ao longo dos anos.

Tendo em consideração as potencialidades turísticas existentes, importa avaliar e conhecer melhor a capacidade de atracção da ilha de Santiago com base nos indicadores da procura (entrada dos turistas, principais mercados emissores, estada média, dormidas nos estabelecimentos)

## **CAPÍTULO V- O TURISMO NA ILHA DE SANTIAGO E O SEU IMPACTO NO DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÓMICO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

Este capítulo incide sobre o turismo na ilha de Santiago, designadamente sobre o seu impacto ao nível sócio-económico, ambiental e ordenamento do território. Com base nos principais indicadores da oferta e da procura, tentaremos avaliar a capacidade de atracção da ilha de Santiago e apresentaremos os seus principais pontos fortes e pontos fracos para o desenvolvimento do turismo.

### **V.1- Oferta turística.**

Segundo Cunha (2001, p.173), podemos definir oferta turística como sendo o conjunto de todas as facilidades, bens e serviços adquiridos ou utilizados pelos visitantes, bem como todos aqueles que foram criados com o fim de satisfazer as suas necessidades e postos à sua disposição e ainda os elementos naturais e culturais que concorreram para a sua deslocação.

Constitui um facto consensual que o turismo em Cabo Verde, de um modo geral, e na ilha de Santiago, em particular, não deve continuar a apostar apenas nos recursos turísticos naturais “sol e praia”, por várias razões.

Actualmente, a sustentabilidade do turismo passa pela diversificação da oferta turística e pela implementação de modalidades turísticas mais amigas do ambiente. Esta estratégia de desenvolvimento turístico vem sendo implementada nos outros arquipélagos da Macaronésia, da qual Cabo Verde faz parte integrante (com Açores, Madeira e Canárias).

O planeamento do desenvolvimento turístico de qualquer região deve levar em consideração as tendências globais. É fundamental ter um conhecimento aprofundado da evolução das correntes turísticas, das suas características e das suas tendências. No presente, o turista já não se contenta apenas com “praia e sol”. O facto de Cabo Verde ter registado um aumento da procura nos últimos anos, sobretudo em relação à ilha do Sal, não significa que os recursos “praia e sol” sejam factores indiscutíveis de competitividade, a ponto de se negligenciar em outras ofertas turísticas alternativas ou complementares.

Segundo o MFPDR (2000, p.9), *“A oferta turística Cabo-verdiana caracteriza-se pela ausência de uma imagem de marca, pela reduzida diversificação dos produtos turísticos*



*oferecidos e que se baseiam, essencialmente, na exploração da vertente sol/praias, pelo elevado preço dos pacotes turísticos comercializados, pela baixa qualidade dos produtos e dos serviços prestados e pela falta do profissionalismo afecto ao sector.*

Segundo o Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde (2004), “os estabelecimentos de alojamento hoteleiros são estabelecimento destinados a proporcionar alojamento hoteleiro, mediante remuneração, com ou sem fornecimento de refeição e outros serviços acessórios. Os estabelecimentos hoteleiros de interesse para o turismo classificam-se, nos termos regulamentares, nos seguintes Grupo 1: hotéis<sup>31</sup> de cinco, quatro, três e duas estrelas; Grupo 2: Pensões<sup>32</sup> de quatro, três, duas e uma estrela; Grupo 3: Pousadas<sup>33</sup> de quatro e três estrelas; Grupo 4: Apartamentos<sup>34</sup> de quatro, três e duas estrelas e grupo 5: Aldeamentos turísticos<sup>35</sup> de luxo, de primeira e segunda”.

A oferta de alojamento tem crescido muito nos últimos anos, graças aos investimentos efectuados neste sector (gráfico 9)

<sup>31</sup> Para que um estabelecimento seja classificado como “hotel” deverá ocupar a totalidade de um edifício ou uma parte dele, completamente independente, constituindo as suas instalações um todo homogéneo e dispor de acesso aos andares para uso exclusivo dos clientes e possuir no mínimo, vinte quartos (INE, 2004).

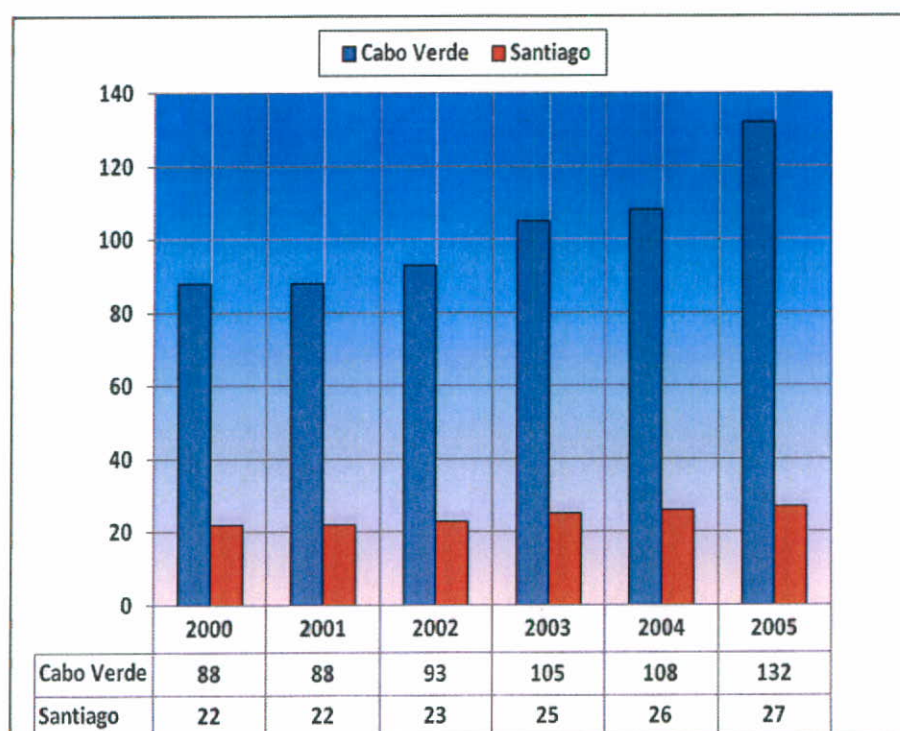
<sup>32</sup> Pensões são estabelecimentos hoteleiros que, pelas suas instalações, equipamento, aspecto geral, localização e capacidade não obedecem às normas estabelecidas para classificação como hotel e satisfaçam aos requisitos constantes das disposições estabelecidas pelos diplomas sobre a indústria e similar. Deverá ocupar a totalidade de um edifício ou fracção autónoma e ter, no mínimo, dez quartos. (INE, 2004).

<sup>33</sup> Pousadas são estabelecimentos hoteleiros situados fora dos centros urbanos, em edifícios próprios, oferecendo boas condições de conforto e comodidade, destinados a fornecer aos turistas alojamento hoteleiro e, se necessário, alimentação (INE, 2004).

<sup>34</sup> Apartamentos são estabelecimentos constituídos por faixas de edifícios independentes, mobilados e equipados que se destinam habitualmente a proporcionar, mediante remuneração, alojamento e outros serviços complementares a turista (INE, 2004).

<sup>35</sup> Aldeamentos turísticos são estabelecimentos constituídos por um conjunto de instalações independentes e contíguas, objecto de uma exploração turística integrada que se destinem, mediante remuneração, a proporcionar aos seus utilizadores alojamento hoteleiro, acompanhado de serviços acessórios e com equipamento complementar e de apoio” (INE, 2004).

**Gráfico 9 – Evolução do número de estabelecimentos de alojamento turístico em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005)**

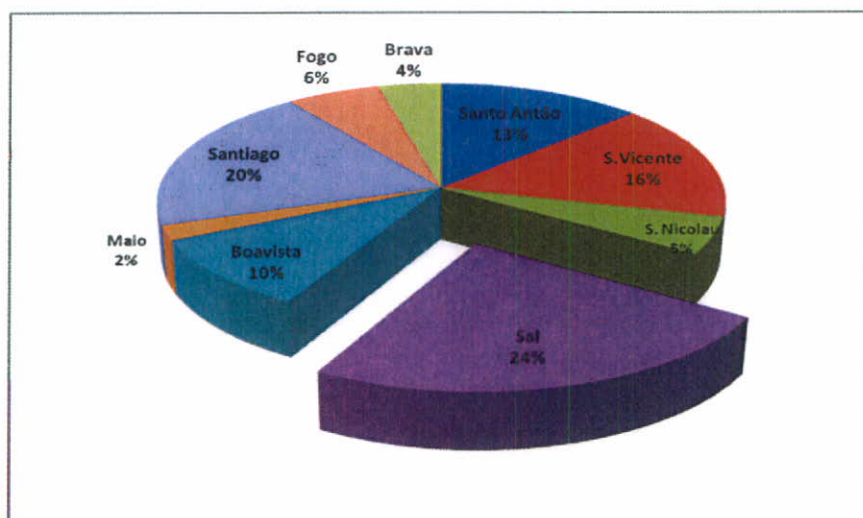


Fonte: INE (Cabo Verde)

Apesar da aposta no turismo como um dos eixos de viabilização da economia cabo-verdiana ser recente (década de 90), actualmente, a oferta de alojamento já é razoável e com forte tendência de crescimento. O número de estabelecimentos de alojamento cresceu gradualmente no país, passando de 88 estabelecimentos em 2000, para 132 estabelecimentos em 2005, registando um acréscimo na ordem dos 50%. Porém, em Santiago, esse crescimento foi mais lento em relação ao país. Em 2000, a ilha de Santiago tinha 22 estabelecimentos, ou seja, 25% dos que existiam no país. Em 2005, Santiago contava com 27 unidades, isto é, um aumento de 22,7%. Em termos percentuais, esse valor representava apenas 20,4 % dos estabelecimentos existentes no arquipélago em 2005.



**Gráfico 10- Estabelecimentos de alojamento turístico em Cabo Verde, por ilhas, em 2005**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados de Cabo Verde Investimentos*

O gráfico 10 demonstra que a ilha de Santiago, face ao seu peso no contexto nacional, apresentava uma capacidade de oferta de alojamento baixa em relação às ilhas do Sal, S. Vicente e Boavista. Este facto deve-se ao maior volume de investimento realizado nessas ilhas, nos últimos anos. Segundo o Cabo Verde Investimentos (2006), num total de 18.120.444 contos investidos em Cabo Verde, 8.229.997 foram destinados à ilha do Sal, representando cerca de 45,4% do peso de investimento no país.

Em relação à capacidade de alojamento,<sup>36</sup> verificou-se um aumento considerável ao nível nacional, com o número de camas a aumentar em 45,9% entre os anos 2000 e 2005. Em Santiago, o número de camas passou de 776, em 2000, para 873, em 2005, registando um acréscimo de 11,1% (quadro 27).

<sup>36</sup> Número máximo de indivíduos que os estabelecimentos podem alojar num determinado momento e que na hotelaria é determinado pelo número de camas, considerando dois por cada cama de casal (INE, 2004).

**Quadro 27- Evolução de número de quartos e camas turísticas  
em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005)**

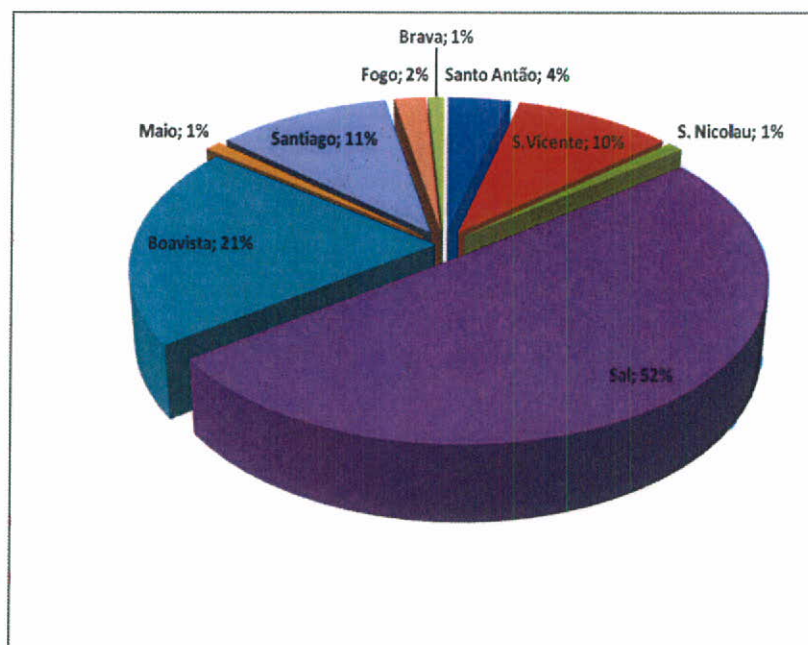
	Nºs de quartos e camas	Anos						Variação (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-2005
Cabo Verde	Quarto	2391	2489	2820	3146	3150	4406	45,7
	Cama	4475	4628	5159	5715	5804	8278	45,9
Santiago	Quarto	433	423	434	482	536	556	22,1
	Peso (%)	18,1	16,9	15,3	15,3	17,0	12,6	
	Cama	776	731	721	782	847	873	11,1
	Peso (%)	17,3	15,7	13,9	13,6	14,5	11,0	

Fonte: INE (Cabo Verde)

Em 2000, existiam na ilha de Santiago 433 quartos, isto é, 18,1 % dos que existiam no País. Em 2005, a ilha passou a contar com 556 quartos, o que corresponde a um crescimento na ordem dos 22,1%. Nota-se que, enquanto ao nível nacional o número de quartos e camas aumentaram consideravelmente em 2005, com acréscimos de 45,7% e 47,9%, respectivamente, na ilha de Santiago, os acréscimos foram menos significantes. Aliás, uma análise por ilha permite concluir que, apesar de a oferta de alojamento ter crescido nos últimos anos, existe um grande desequilíbrio na sua distribuição. A ilha de Santiago dispunha, no período em análise, de uma capacidade de alojamento baixa em relação às outras ilhas, nomeadamente às ilhas do Sal e da Boavista. A título de exemplo, em 2005, a ilha do Sal representava mais de 50% da capacidade de alojamento ao nível nacional (ver gráfico 11).



**Gráfico 11-Distribuição percentual da capacidade de alojamento nas ilhas de Cabo Verde em 2005**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE. (Cabo Verde)*

Em termos percentuais, a ilha de Santiago, ocupava, em 2005, a terceira posição, sendo, ultrapassada pelas ilhas do Sal e da Boavista, com 52% e 21%, respectivamente. Os investimentos estrangeiros, sobretudo de origem italiana, realizados em infra-estruturas turísticas nas ilhas do Sal e Boavista permitiram aumentar a capacidade de alojamento nessas ilhas.

Mais importante do que analisar a distribuição quantitativa dos estabelecimentos de alojamento por ilhas, importa analisar a “*relação qualidade/preço*”<sup>37</sup> enquanto factor fundamental da competitividade da oferta turística. A procura de alojamentos turísticos com quartos mais espaçosos, equipados com computadores, antenas de satélites, Internet, fax e acesso multimédia parece ser a tendência actual. Os factores de competitividade turística são de ordem económica e social.

<sup>37</sup> O Ministério do Comércio e Turismo de Portugal (2001, p.44) considera que a relação qualidade/preço é um factor importante para os mercados turísticos e hoteleiros, altamente sensíveis aos preços praticados. Por isso, torna-se necessário oferecer produtos ajustados ao gosto dos turistas mais sofisticados e exigentes.

Segundo Costa et al. (2004, p.86), o custo da viagem, a taxa de câmbio, a quota de mercado do destino no mercado emissor, o lugar no ranking dos destinos do mercado emissor, os gastos promocionais por turista e a despesa diária per capita dos turistas são factores relevantes de ordem económica. A qualidade dos serviços turísticos prestados, nomeadamente a diversidade dos produtos/serviços disponíveis, distribuição geográfica dos produtos/serviços, competência da gestão dos produtos/serviços, qualidade geral dos serviços, produtividade da mão-de-obra, disponibilidade sazonal dos produtos/serviços e a tecnologia utilizada são importantes factores de ordem social. Os estabelecimentos de alojamento não podem limitar-se a oferecer apenas um quarto para dormir mas, pelo contrário, deverão dispor de um conjunto variado de serviços que farão parte da exploração hoteleira.

Segundo Cunha (2001,p.389), *«os estabelecimentos que oferecem um fraco serviço têm dificuldades em alcançar o sucesso, por mais atractiva que seja a sua publicidade»*. Este autor refere que a qualidade de serviço no sector turístico não depende da categoria dos estabelecimentos e tem de ser adequada a cada segmento de mercado. Porém, é necessário que haja uma grande capacidade de adaptação a situações novas, já que a procura turística não é estática mas, antes, acompanha a evolução da própria sociedade.

Em Cabo Verde, de um modo geral, e em particular na ilha de Santiago, a qualidade de serviços prestados nos estabelecimentos de alojamentos constitui um dos pontos fracos para o desenvolvimento do turismo.

O seguinte quadro demonstra que, no período em análise (2000-2005), existia na ilha de Santiago um número significativo de quartos sem banho privado, sem ar condicionado, sem telefone e sem TV.



**Quadro 28- Evolução de quartos com serviços em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005)**

Quarto/Serviços		Anos						Variação (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/2005
Cabo Verde	Com banho privado *	2003	2078	2416	2707	2808	4146	106,9
	Sem banho privado	149	140	167	154	151	122	-18,1
	Ar condicionado	1065	1248	1654	1885	2173	2948	176,8
	Telefone	1888	1959	2223	2446	2500	3426	81,4
Santiago	Com banho privado	338	328	338	390	498	524	55
	Sem banho Privado	28	23	21	19	15	19	-32,1
	Ar condicionado	239	236	236	286	340	338	41,4
	Telefone	318	339	328	353	419	392	23,2
Santiago (%)	C/banho privado	17	16	14	14	18	13	-
	S/ banho Privado	19	16	13	12	10	16	-
	Ar condicionado	22	19	14	15	16	11	-
	Telefone	17	17	15	14	17	11	-

Fonte: INE (Cabo Verde)

\* Banho privado, água quente e água fria.

Em 2000, a ilha de Santiago tinha 338 quartos com banho privado, representando cerca de 16,8% dos que existiam no País. Em 2005, o número de quartos com banho privado passou para 524, representando um acréscimo na ordem dos 55%. Porém, este valor representava apenas 13% do total de quartos com banho privado ao nível do arquipélago. Em 2000, existiam cerca de 28 quartos sem banho privado em Santiago, tendo diminuído gradualmente, passando para 19, em 2005, isto é, um decréscimo de -32,1%.

Segundo o INE, a ilha do Sal tinha 2344 quartos com banho privado/ água quente e fria), em 2005, o que corresponde a 57%. A ilha da Boavista possuía maior número de quartos com banho privado (água quente e fria) do que Santiago.

Em relação ao número de quartos com ar condicionado, em 2000, a ilha de Santiago tinha 239, representando 22% dos que existiam ao nível nacional. Em 2005, a ilha passou a contar com 338, ou seja, um acréscimo de 41,4%. A ilha do Sal dispunha de 1870, ou seja, 63% de quartos com ar condicionado ao nível do país em 2005.

Como vimos anteriormente, o custo das viagens e o preço médio das estadias são factores económicos de competitividade que influenciam a escolha de qualquer destino turístico. Cabo Verde adoptou uma política de desenvolvimento turístico estratégico, dinâmico e com rentabilidade sócio - económica. Importa saber se os preços praticados ao nível da oferta de alojamento são competitivos, uma vez que, em termos concorrenciais, existem destinos turísticos com ofertas mais diversificadas e reconhecidas ao nível internacional.

**Quadro 29 – Preço médio diário, em escudos cabo-verdianos, segundo a época e o tipo de quartos, em Cabo Verde, por ilhas (2005)**

<i>Ilhas</i>	Tipos de Quartos					
	Época baixa			Época alta		
	Suite	Duplo	Individual	Suite	Duplo	Individual
<b>S. Antão</b>	4.727	2.699	1.838	5.617	2.811	1.909
<b>S. Vicente</b>	7.176	4.813	3.181	8.012	5.230	3.379
<b>S. Nicolau</b>	-	2.580	1.782	-	2.580	1.865
<b>Sal</b>	12.582	6.420	4.583	15.998	8.196	5.738
<b>Boavista</b>	8.315	5.725	4.449	9.818	6.507	5.183
<b>Maio</b>	3.900	3.896	2.937	4.500	4.166	3.300
<b>Santiago</b>	<b>8.224</b>	<b>4.404</b>	<b>3.643</b>	<b>9.034</b>	<b>4.627</b>	<b>3.840</b>
<b>Fogo</b>	-	3.286	2.762	-	3.448	2.943
<b>Brava</b>	-	2.675	1.133	-	2.675	1.133
<b>TOTAL</b>	8.925	4.638	3.405	10.572	5.309	3.884

Fonte: INE (Cabo Verde)

O quadro 29 demonstra que o preço médio diário de um quarto tipo suite na ilha de Santiago é mais baixo do que nas ilhas do Sal e da Boavista, tanto na época alta, como na época baixa, oscilando entre os 8224 \$00 e 9034\$00.



Estabelecendo comparação com outros destinos turísticos concorrentes, nomeadamente, Canárias e Maurícias, os dados indicam que o custo de estadia na ilha de Santiago é ligeiramente superior ao custo da estadia nas ilhas Canárias. A título de exemplo, vejamos o preço, em euros, de 7 noites de estadia em alguns hotéis das ilhas de Santiago, Grand Canária e Maurícias (Quadro 30)

**Quadro 30- Preço em euros, de 7 noites de estadia, nas ilhas de Santiago, Grand Canárias e Maurícias, em Abril de 2007**

Ilhas/Hotéis	Período/tempo	Tipos de quartos		
		Triplo	Duplo	Individ.
<b>Santiago</b>		Preço (Euros)		
Hotel Oásis	1 de Nov. a 24 de Abril 2007	905.0	932.0	1192.0
Hotel Pestana Trópico	1 de Nov. a 24 de Abril 2007	896.0	968.0	1264.0
Hotel América	1 de Nov. a 24 de Abril 2007	671.0	694.0	816.0
<b>Grand Canária</b>				
Hotel Caserío	1 de Nov. a 29 de Dez. 2007	Não disp.	554.0	Não disp.
Hotel Gloria Palace S.Agustin	1 de Nov. a 29 de Dez. 2007	Não disp.	589.0	Não disp.
Hotel Dunas Suites & Villas	1 de Nov. a 29 de Dez. 2007	Não disp.	653.0	Não disp.
<b>Maurícias</b>				
Hotel Le Príncipe Maurice	1 de Nov. a 21 de Dez. 2007	5717.8	4102.2	5590.0
Hotel Le Touessrok	1 de Nov. a 21 de Dez. 2007	3227.2	3459.8	4622.0
Hotel Le Sint Geran	1 de Nov. a 21 de Dez. 2007	4024.7	4345.9	5951.9

Fontes: Revista Sol trópico (ilhas de Encanto, Caraíbas, Índico e Pacífico, 2007,p.9); Revista Travelplan (Canárias e Maiorca, 2007,p.20); Revista Soltrópico (Cabo Verde, 2007,p.25).

O custo médio da estadia na ilha de Santiago em hotéis de quatro estrelas – quarto duplo, incluindo passagem aérea em voos TACV, 7 noites de alojamento com pequeno almoço incluído, *transfers* e seguro de viagens, é quase o dobro do custo de estadia em Grand Canária, em hotéis da mesma categoria, apesar de essas ilhas se situarem sensivelmente à mesma distância da Europa.

Relativamente às ilhas Maurícias, destino turístico afirmado no mercado internacional, o pacote turístico é mais caro, tendo em conta o elevado custo da passagem aérea, sobretudo

na época alta (Dezembro a Março). O custo médio de 7 noites nas ilhas Maurícias em hotéis de quatro estrelas é quatro vezes superior ao custo da estadia na ilha de Santiago.

Esses dados colocam a ilha de Santiago na lista das ilhas que praticam preços de pacote turístico mais baixo no conjunto das ilhas de Cabo Verde. Porém, comparando com outros destinos concorrentes, Santiago é considerado um destino caro, tendo em conta o preço das passagens praticado pelas companhias aéreas (TACV, TAP). Não basta ter bom clima e boas praias. É fundamental a construção de um modelo turístico adequado à realidade do País, considerando a concorrência de outras ilhas e muitos outros destinos exóticos, localizados junto do litoral com produtos turísticos mais diversificados, com clima ameno ao longo de todo o ano, com bons serviços e com preços mais acessíveis. Como é natural, estes preços de pacotes turísticos reflectem o valor do alojamento, mas também do sistema de transporte aéreo (regular, charters, low cost) e de toda a boa engenharia de oferta que se consegue (ou não) construir.

## **V.2 - Procura turística**

Como referimos no capítulo anterior, o turismo na ilha de Santiago conheceu uma evolução lenta em relação às outras ilhas do arquipélago, nomeadamente a ilha do Sal. Entretanto, nos últimos anos, o investimento estrangeiro, o melhoramento das qualidades das infra-estruturas aeroportuárias, rodoviárias, e hoteleiras, os projectos de investimento previstos e o melhoramento das condições de acolhimento e transporte dos turistas, são elementos que apontam para um futuro promissor do turismo na ilha de Santiago. Porém, importa realçar que a falta de um aeroporto internacional até 2004 e outras infra-estruturas de apoio ao desenvolvimento do turismo, bem como a inexistência de um Plano de Desenvolvimento Turístico para a ilha de Santiago, contribuíram para limitar a entrada de turistas nesta ilha.

As medidas estatísticas da procura turística são obtidas fundamentalmente através dos elementos relativos às entradas pelas fronteiras, ao registo de hóspedes nos meios de alojamento (dormidas) e aos gastos efectuados pelos visitantes. A definição de turistas e hóspedes é importante neste contexto, porque os dados que obtivemos junto do INE, e que de seguida analisaremos, referem-se às “entradas de hóspedes”. O Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde define turista como visitante que permanece, pelo menos, uma noite num hoteleiro colectivo ou particular no lugar visitado.



A partir dos dados obtidos junto do INE, verificamos que esta instituição sobrepõe a designação hóspedes/entradas à de turistas. Assim, o INE define hóspede como indivíduo que efectua, pelo menos, uma dormida num estabelecimento hoteleiro. Ainda que se trata do mesmo estabelecimento, o mesmo indivíduo é contado, no período de referência, em função de número de dormidas (novas inscrições). Por exemplo, um mesmo turista que esteja na ilha de Santiago e durma uma noite num hotel na cidade da Praia, e no dia seguinte volte ao mesmo estabelecimento hoteleiro e faça uma nova inscrição, é contabilizado como um novo hóspede, apesar de se tratar do mesmo indivíduo e do mesmo estabelecimento hoteleiro. Por isso, a análise que se segue diz respeito a hóspedes/entradas e não a turistas.

Apesar do indicador “ entrada” não fornecer informações sobre o turismo doméstico, a sua análise permite conhecer a evolução do fluxo turístico internacional, os principais mercados emissores e avaliar a capacidade de atracção turística da ilha de Santiago.

**Quadro 31- Evolução de número de hóspedes entrados em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000- 2005)**

País/ilha	Anos					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Cabo Verde</b>	145075	162015	152924	178373	184738	233548
<b>Santiago</b>	30514	28196	24514	28421	24758	33501
<b>Peso de Santiago (%)</b>	21	17,4	16,0	15,9	13,5	14,3
<b>Variação (%)</b>	<b>2000/01</b>	<b>2001/02</b>	<b>2002/03</b>	<b>2004/05</b>	<b>2004/05</b>	<b>2000/05</b>
<b>Cabo Verde</b>	11,6	-5,6	16,6	3,5	26,4	60,9
<b>Santiago</b>	-7,5	-13,0	15,9	-12,8	35,3	9,7

Fonte: INE (Cabo Verde)

Da análise do quadro constata-se que entre 2000 e 2005 se registou um crescimento de entrada de hóspedes na ilha de Santiago na ordem dos 9,7%. Porém, em 2000, o número de hóspedes em Santiago representava 21% das entradas no País, valor que desceu para 14,3% em 2005; enquanto se verificava um aumento gradual de entradas ao nível nacional entre

2000-2005, com uma variação de 60,9%, em Santiago o crescimento processou-se de uma forma lenta e com decréscimos de -7,5% em 2001, -13% e -12,8% em 2002 e 2004, respectivamente; o decréscimo verificado em 2002, poderá estar relacionado, em parte, com os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001; o crescimento mais rápido verificou-se entre 2004-2005 (35,3%), o que corresponde a um aumento de 8745 hóspedes em 2005, em relação ao ano anterior; este aumento coincidiu com a entrada em funcionamento do novo aeroporto da Praia, em Outubro de 2005 (foto em anexo).

**Quadro 32 - Evolução do número de hóspedes entrados em Cabo Verde  
e na ilha de Santiago, por país de residência (2000-2005)**

Países de Residência	País / Ilha	Anos						Variação (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	
<b>Portugal</b>	Cabo Verde	32182	36417	34292	28548	38129	50240	56,1
	<i>Santiago</i>	6370	7262	7403	8481	6728	7983	25,3
	Peso (%)	19,8	19,9	21,6	29,7	17,6	15,9	-
<b>França</b>	Cabo Verde	10223	11642	11813	12847	11160	14284	39,7
	<i>Santiago</i>	2880	2622	2259	2835	2549	3110	7,9
	Peso (%)	28,2	22,2	19,1	22,1	22,8	21,8	-
<b>Alemanha</b>	C. Verde	17631	17617	13796	18095	14433	21124	19,8
	<i>Santiago</i>	3095	2536	1274	2045	1728	2487	-19,6
	Peso (%)	17,6	14,4	9,2	11,3	12	11,8	-
<b>Itália</b>	Cabo Verde	28514	44661	44661	54278	52200	69728	144,5
	<i>Santiago</i>	1194	1237	1000	1009	979	1094	-8,3
	Peso (%)	4,1	2,7	2,2	1,8	1,8	1,5	-

Fonte: INE (Cabo Verde)





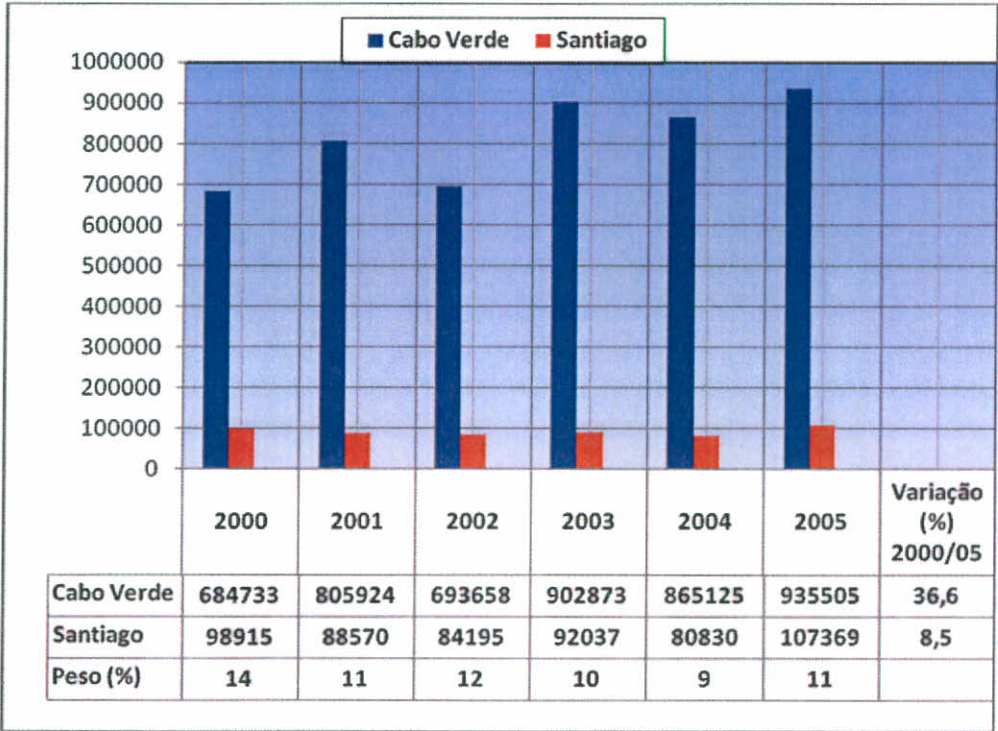
Analisando o número de hóspedes entrados na ilha de Santiago por país de residência habitual, entre os anos 2000 e 2005, dos 145.075 hóspedes que entraram no País, em 2000, 44,1% eram Portugueses, 39,7% Italianos, 24,5% alemães e 14,3% franceses. De entre os 32182 Portugueses que entraram em Cabo Verde neste ano, 6370, isto é, 19,8%, escolheram a ilha de Santiago como destino principal. Em 2005, houve um acréscimo de 25,3% na entrada dos Portugueses na ilha de Santiago em relação ao ano 2000. Quanto aos Franceses, de entre os 10223 que entraram no país em 2000, apenas 2088, ou seja, 28,2%, escolherem a ilha de Santiago, registando um acréscimo de 7,9% entre 2000 e 2005. Registou-se um decréscimo na ordem dos -19,8% na entrada dos hóspedes provenientes de Alemanha no mesmo período. A partir de 2001, a Itália passou a liderar o mercado turístico Cabo-verdiano, apresentando, em 2005, um acréscimo de 144,5%. Porém, em relação à ilha de Santiago, no período em análise, registou-se um decréscimo na entrada dos turistas italianos na ordem dos -8,3%. Este mercado encontra-se mais direccionado para a ilha do Sal, onde existem grandes investimentos na área de hotelaria. Dos 69728 italianos que entraram em Cabo Verde, em 2005, apenas 1094, ou seja, 1,5%, escolheram a ilha de Santiago como destino turístico.

O número de dormidas<sup>38</sup> registadas nos meios de alojamento constitui um indicador que permite uma análise mais completa do que as entradas, uma vez que permite avaliar não só os movimentos turísticos internacionais mas também os movimentos turísticos domésticos.

---

<sup>38</sup> Permanência num estabelecimento que fornece alojamento considerado em relação a cada individuo, e por um período compreendido entre às 12 horas de um dia e às 12 horas do dia seguinte ( INE, 2004)

**Gráfico 12 – Evolução de dormidas em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005)**



Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE (Cabo Verde)

O número de dormidas em Cabo Verde nos principais estabelecimentos evoluiu de uma forma positiva, passando de 684.733, em 2000, para 935505, em 2005, registando-se, assim, um acréscimo de 36,6%. Na ilha de Santiago, registou-se um aumento de apenas 8,5%.



**Quadro 33- Evolução de entradas e dormidas na ilha de Santiago, Cabo Verde, segundo alguns Países (2000-2005)**

Países	Anos							Variação
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/05
<b>Portugal</b>	Entradas	6370	7262	7403	8481	6728	7983	25,3
	Dormidas	26427	25554	24867	29452	25624	29250	10,6
<b>França</b>	Entradas	2880	2622	2259	2835	2549	3110	7,9
	Dormidas	6823	6126	994	7064	5983	7309	7,1
<b>Alemanha</b>	Entradas	3095	2536	1274	2045	1728	2487	-19,6
	Dormidas	11219	10425	5793	6217	4887	6841	-39,0
<b>Itália</b>	Entradas	1194	1237	1000	1009	979	1094	-8,0
	Dormidas	3205	2905	3113	307	2493	2570	-19,8

Fonte: INE (Cabo Verde)

A análise da evolução das dormidas e entradas, segundo alguns países, demonstra que, apesar de o número de hóspedes Portugueses ter aumentado entre 2000-2005, com um acréscimo de 25,3%, o número de dormidas evoluiu de uma forma lenta, registando um acréscimo de apenas 10,6%. Em relação aos hóspedes Franceses, nota-se uma coincidência entre a evolução do número de entradas e do número de dormidas, isto é, registou-se uma evolução positiva, com acréscimos de 7,9% e 7,1%, respectivamente. Quanto à Alemanha e Itália, a diminuição de entradas provenientes destes países coincidiram, de um modo geral, com a diminuição das dormidas, registando-se decréscimos significativos no período em análise.

**Quadro 34 - Evolução de número de dormidas em Cabo Verde,  
por ilhas (2000-2005)**

Ilhas	Anos						Variação (%)
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/2005
<b>S. Antão</b>	6560	13559	8677	8061	12917	20716	215,7
<b>S. Vicente</b>	69800	60688	49217	57534	52507	59040	-15,4
<b>S. Nicolau</b>	5853	5939	3800	3221	3875	4349	-25,6
<b>Sal</b>	424276	542497	478385	685511	685198	709982	67,3
<b>Boa vista</b>	63161	70031	58541	48195	22129	24306	-61,5
<b>Maio</b>	3912	7145	3498	2855	3307	2174	-44,4
<b>Santiago</b>	<b>98915</b>	<b>88570</b>	<b>84195</b>	<b>92037</b>	<b>80830</b>	<b>107369</b>	8,5
<b>Fogo</b>	10925	11791	7261	5234	4127	6880	-37,0
<b>Brava</b>	1331	646	84	225	235	689	-48,2
<b>Cabo Verde</b>	684733	805924	693658	902873	865125	935505	36,6

Fonte INE (Cabo Verde)

A análise do quadro 34 permite concluir que a ilha de Santiago, quando avaliada pelo indicador “ número de dormidas “, ocupou sempre a segunda posição ao nível nacional desde 2000 a 2005, sendo apenas ultrapassada pela ilha do Sal. À semelhança das outras ilhas, verificou-se uma diminuição mais ou menos acentuada de número de dormidas entre 2001 e 2002.

A evolução do número de dias que os turistas permanecem, em média, na ilha de Santiago é um importante indicador de análise da procura turística, uma vez que nos fornece elementos não só sobre a capacidade de retenção desta ilha, mas também sobre a preferência dos turistas. Por outro lado, este indicador é um elemento a ter em conta na estratégia de desenvolvimento turístico em Cabo Verde e na ilha de Santiago.



**Quadro 35- Evolução da Permanência Média em Cabo Verde e na ilha de Santiago, segundo os principais países emissores (2000-2005)**

Países	País/ilha	Anos						Variação (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/05
Portugal	C. Verde	4,5	4,3	4,0	4,1	4,8	4,7	4,4
	Santiago	4,1	3,5	3,3	3,4	3,8	3,6	-12,1
França	C. Verde	3,2	3,2	3,1	2,9	2,6	3,3	3,2
	Santiago	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	0,0
Alemanha	C. Verde	5,2	5,2	5,0	5,5	4,2	4,5	-13,0
	Santiago	3,6	4,1	4,5	3,0	2,8	2,7	-25,0
Itália	C. Verde	5,6	6,1	6,2	6,5	7,2	3,6	-36,0
	Santiago	2,6	2,3	3,1	3,0	3,5	2,3	-11,5

Fonte: INE (Cabo Verde)

Em relação ao turismo Português, a permanência média na ilha de Santiago não sofreu grandes alterações, embora tenha diminuído gradualmente de 2000 a 2005. Apesar de o número de hóspedes portugueses ter aumentado naquele período, a permanência média diminuía. Dos 4,1 dias registados em 2000, passou para 3,6 dias em 2005. Como se pode constatar, a permanência média dos Portugueses na ilha de Santiago foi sempre inferior à média nacional; enquanto que, ao nível do País, se registou um acréscimo de 4,4% entre 2000 e 2005, em Santiago houve uma diminuição na ordem de -12%. No que se refere aos outros países emissores, nomeadamente à França, não se registou variação da permanência média na ilha de Santiago, mas ao nível nacional houve um crescimento de 3,2%, entre 2000 e 2005; registou-se, ainda, um decréscimo de -25% em relação à Alemanha e de -11,5% em relação à Itália, sempre para valores entre 2000 e 2005.

**Quadro 36 – Evolução da Permanência Média de hóspedes em algumas ilhas de Cabo Verde (2000-2005)**

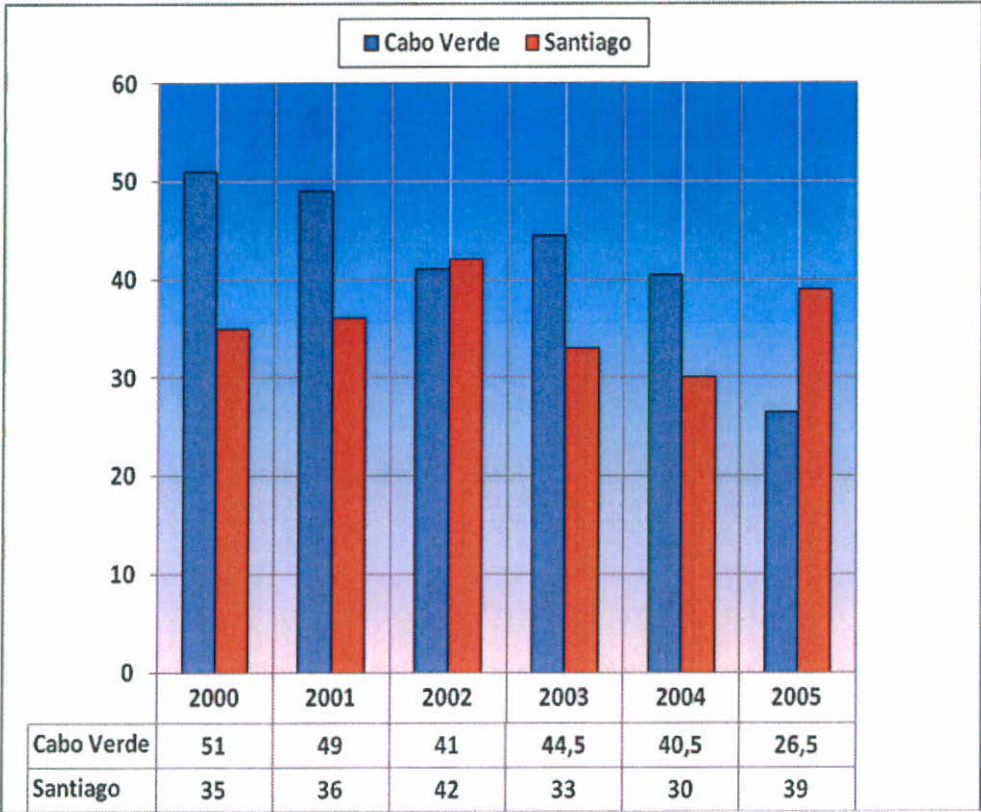
Países	Ilhas	Anos						Variação
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/05
Portugal	Sal	5,2	4,9	4,6	7,3	5,3	3,7	-28,8
	S. Vicente	3,6	3,4	3,0	3,4	3,6	3,1	-13,8
	Boa Vista	3,9	6,8	4,1	3,8	4,7	4,3	10,2
	Santiago	4,1	3,5	3,3	3,4	3,8	3,6	-12,1
França	Sal	3,8	3,9	3,5	4,4	3,1	4,2	10,5
	S. Vicente	3,0	2,6	2,7	3,3	2,8	3,1	3,3
	Boa Vista	5,6	5,4	4,8	4,5	4,1	3,6	-35,7
	<i>Santiago</i>	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	0
Alemanha	Sal	7,5	6,3	5,9	5,4	6,3	2,3	-69,3
	S. Vicente	2,7	2,7	3,3	2,4	2,1	2,4	11,1
	Boa Vista	8,1	8,3	7,8	9,6	7,7	7,6	-6,1
	<i>Santiago</i>	3,6	4,1	4,5	3,0	2,8	2,7	-25
Itália	Sal	6,8	7,0	7,3	6,7	7,2	2,3	-66,1
	S. Vicente	4,1	3,3	4,2	5,4	3,5	3,7	-9,7
	Boa Vista	6,5	6,7	7,1	6,8	6,6	5,9	-9,2
	<i>Santiago</i>	2,6	2,3	3,1	3,0	3,5	2,3	-11,5

Fonte: INE (Cabo Verde)

Uma análise da permanência média por ilhas permite concluir que a ilha de Santiago, no conjunto das três principais ilhas onde o turismo se encontra mais desenvolvido, ocupou, de 2000 a 2005, a terceira posição em relação à permanência dos hóspedes Portugueses, sendo ultrapassada pelo Sal e Boavista. Esta é a ilha onde se registou a maior permanência média dos hóspedes Portugueses, em 2005 (4,3 dias). Em relação ao turismo francês e italiano, a ilha de Santiago ocupou sempre a quarta posição, sendo ultrapassada pelas ilhas de Boavista, Sal e S. Vicente. Em relação à Alemanha, no período em análise, Santiago ocupou uma posição um pouco mais favorável, oscilando entre o terceiro e segundo lugares nesta lista.



**Gráfico 13- Evolução da taxa de ocupação - cama em Cabo Verde e na ilha de Santiago, 2000-2005**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE (Cabo Verde)*

Da análise do gráfico 13, constata-se que a taxa de ocupação - cama na ilha de Santiago evoluiu de uma forma positiva entre os anos 2000 e 2002; desceu, depois, para recuperar em 2005, ano em que atingiu valor bem superior à média nacional. No período em análise, registou-se um decréscimo de -48%, ao nível nacional, e um acréscimo na ordem dos 11,4%, em Santiago, ou seja, verifica-se que na ilha de Santiago, pese embora o crescimento da procura ser inferior à média nacional, ele resulta mais favorável para a oferta já instalada, que vê melhorar a sua ocupação.

**Quadro 37-Evolução da taxa de ocupação-cama em Cabo Verde,  
por ilhas (2000-2005)**

Ilhas	Anos						Variação
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000/05
S. Antão	19	15	18	15	15	17	-10,5
S. Vicente	33	31	28	27	22	18	-45,4
S. Nicolau	20	21	17	22	8	3	-85,0
Sal	68	63	50	56	46	21	-69,1
Boa Vista	65	49	43	47	39	34	-47,6
Maio	20	12	8	5	6	10	-50,0
Santiago	35	36	42	33	30	39	11,4
Fogo	33	33	28	25	20	-	-
Brava	11	5	1	3	2	-	-

Fonte: INE (Cabo Verde)

Uma análise por ilhas permite concluir que a ilha de Santiago, em termos de taxa de ocupação cama, ocupou a terceira posição entre 2000-2004, sendo ultrapassada pelas ilhas do Sal e da Boavista. Porém, nota-se que, em 2005, a ilha de Santiago, passou da terceira para a primeira posição, com uma taxa de ocupação-cama superior à média nacional. Nota-se uma diminuição da taxa de ocupação-cama nas ilhas do Sal e Boavista, com decréscimo de -69,1% e -47,6%, respectivamente, entre 2000 e 2005. Este facto deve-se, fundamentalmente, ao aumento de número de camas nesse período, naquelas ilhas, que excedeu a evolução da procura nesses mesmos anos.



### V.3 - Impactes do turismo

#### V.3.1- Impactes do turismo ao nível sócio-económico

Como referimos nos capítulos anteriores, um dos objectivos fundamentais do planeamento do desenvolvimento do turismo e do ordenamento do território é melhorar as condições de vida das populações, através dos seus efeitos sociais, económicos e culturais.

O turismo é frequentemente identificado como um sector muito promissor para o desenvolvimento dos países insulares. Representa uma das raras oportunidades de diversificação económica para as pequenas ilhas. O principal objectivo da promoção do turismo é de acelerar o desenvolvimento económico, aumentar o número de empregos, generalizar os benefícios do seu desenvolvimento e fazer crescer as receitas fiscais do governo.

A expansão rápida do turismo internacional levou à criação de um grande número de empregos. Porém, em algumas regiões, nomeadamente africanas, os impactes económicos do turismo são poucos perceptíveis. Este baixo desempenho é explicado, em parte, pelo facto de a maior parte dos turistas que visitam o continente serem originários do próprio continente, portanto, com baixo poder de compra (OMT; 2003b). No caso de Cabo Verde, a maioria dos turistas são originários do continente europeu, pelo que é de esperar que as receitas por entrada de turistas estejam acima da média do continente.

O emprego gerado pelo turismo pode ser directo, indirecto ou induzido. O emprego directo é o criado nas actividades produtivas para satisfazer directamente a procura turística, como, por exemplo, todos os empregos criados na hotelaria, nas agências de viagens ou nos postos de turismo. O emprego indirecto ou induzido é o emprego gerado nas actividades produtivas que têm por objectivo responder à procura das actividades que satisfazem directamente as necessidades dos turistas. No caso dos hotéis, os empregos indirectos poderiam gerar-se em outras empresas que lhes fornecem serviços, tais como de lavandaria, de segurança ou de limpeza.

O turismo, através dos seus efeitos multiplicadores, gera impactes económicos importantes. Segundo Cabugueira (2005, p.101) *“as unidades produtivas que beneficiam das despesas directas dos turistas necessitam de recorrer aos outros sectores, ou seja, precisam de comprar bens e serviços, de outros sectores indispensáveis à actividade turística. No âmbito nacional, o turismo provoca a transferência de recursos financeiros produzidos numa*

*região de um dado país para outras de um mesmo país, através de movimento de turistas que viajam internamente. Ao contrário do turismo internacional, o turismo doméstico representa uma transferência de rendimentos dentro de uma economia*". No que diz respeito ao turismo internacional, o mesmo autor refere os impactes nos negócios e na redistribuição das riquezas. Efectivamente, o acto de viajar, em si, estimula o negócio. Por outro lado, o facto de a maioria dos turistas ser proveniente de países desenvolvidos, com altos rendimentos, que passam férias em países mais desfavorecidos, contribui para que uma parte das despesas excedentes dos países mais ricos seja distribuído por meio do turismo a outros países. Neste sentido, no âmbito internacional, os impactes económicos do turismo são equivalentes ao das exportações de mercadorias, resultando na entrada de moeda no país receptor.

O desenvolvimento do turismo só se entende se for acompanhado pelo desenvolvimento de outras actividades e oportunidades de emprego de qualidade para a população local, permitindo balancear a vida económica regional, equilibradamente. E, de acordo com Costa (1998, p.204), "*é ao nível local que são criados postos de trabalhos; que a melhoria dos rendimentos das famílias se processa e, é ainda ao nível local que têm de ser equacionadas diversas necessidades adicionais pelo sector do turismo em áreas como abastecimento de água, saneamento, electricidade, recolha de lixo, etc.*" Este autor chama a atenção para que as diversas políticas de actuação na área do turismo sejam pensadas ao nível local.

Segundo Hall (1998, p.213), o turismo poderá ter um impacto positivo ou negativo dependendo da escala de análise, percepções, interesses e valores daqueles que o estudam. Para o mesmo autor, a maior ênfase nos aspectos económicos de turismo deve-se, em parte, à relativa facilidade da sua medição em detrimento dos impactes sociais.

É de salientar que a actividade turística envolve diversos tipos de custos económicos – custos directos dos negócios turísticos, custos para o governo na criação de infra-estruturas para servir os turistas e custos para a sociedade, derivados dos efeitos inflacionários que o turismo pode gerar. O aumento da procura dos bens de base destinados aos turistas, quando não acompanhado do aumento da produção local, causa sempre subida de preços que afecta negativamente os residentes locais, já que o retorno não aumenta proporcionalmente. Constata-se que a seguir ao desenvolvimento do turismo os preços dos produtos locais aumentam. O desenvolvimento do turismo e a elevação relativa na procura dos imóveis, não acompanhados dum correspondente aumento da oferta, provoca, igualmente, aumento do



preço das rendas. A contribuição do turismo é vista com particular destaque para o rendimento e o emprego. Este é, talvez, um dos mais importantes benefícios económicos que o turismo pode ter no desenvolvimento de um país, de uma ilha ou de uma região.

Segundo Krippendorff (1984, p. 47-48), além das divisas, o benefício mais notável do turismo é o seu efeito sobre o emprego e o rendimento. De facto, o turismo cria emprego em áreas como o alojamento, a restauração e as operações turísticas, de um modo geral. A construção de hotéis, de vias de acesso e de outras infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento do turismo são outras oportunidades de emprego, ainda que de forma indirecta. Porém, muitos desses empregos são de carácter sazonal, ou seja, concentram-se numa determinada época do ano, por escassos períodos de tempo. Este facto é notável em Cabo Verde, particularmente na ilha de Santiago onde a procura é altamente sazonal.

Segundo Dekadt (1979, p.75), os efeitos do turismo sobre o emprego dependem fundamentalmente da disponibilidade de investimentos para desenvolver a infra-estrutura necessária e da habilidade para prever o crescimento do turismo. O turismo é efectivamente um sector que pode atrair importantes volumes de investimentos, estimulando o crescimento da economia regional ou local.

*“Em Cabo Verde, o turismo continua a ser o sector mais atractivo para o investimento privado”* (CVI, 2006).

**Quadro 38- Investimento Directo Aprovado (000 USD)  
em Cabo Verde, por grandes sectores (2000-2005)**

	Anos					
Sectores	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Turismo</b>	<b>90424</b>	<b>12456</b>	<b>29328</b>	<b>31852</b>	<b>24692</b>	<b>231967</b>
Indústria	10.067	3687	8754	2309	5135	12363
Outros	18912	1311	847	4628	14036	5691
Total	119403	17454	38929	38789	43863	250021

*Fonte: Cabo Verde Investimentos (2006)*

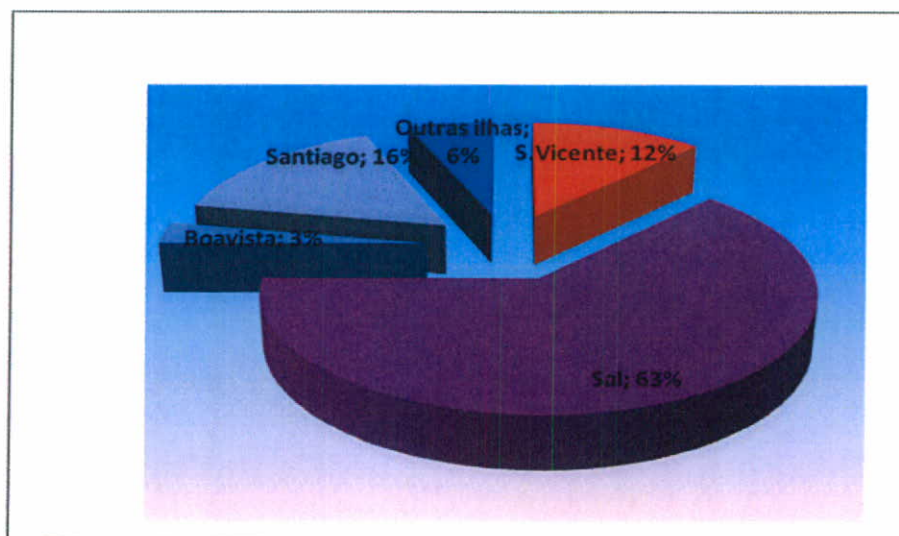
O quadro 38 deixa transparecer que a maior parte do volume de investimento directo se concentra no turismo. Mais de 80% do investimento directo aprovado foi canalizado para o sector do turismo, em 2005. Entretanto, segundo CVI, os potenciais beneficiários com o turismo são os investidores estrangeiros, porque detêm a maioria do capital investido e os investidores nacionais não conseguem enfrentar a concorrência externa. “Os empresários nacionais investem, sobretudo, em estabelecimentos hoteleiros de pequena dimensão (20-30 quartos) com vantagens para a economia local. A aposta estende-se à restauração, ao artesanato, à animação cultural e aos transportes rodoviários”( CVI, 2006).

Segundo Cunha (1997, p.264), os investimentos turísticos devem ser encarados pelos Governos como um meio de estimular o emprego, o crescimento económico e um meio de promover os pequenos investidores.

Também segundo Conlin e Baum (1995, p.5), “ o impacto económico do turismo em ilhas é sentido de várias maneiras, ou seja, o turismo em ilhas tem efeitos económicos importantes, especialmente no investimento e na criação de empregos”.

Os dados disponibilizados pelo Cabo Verde Investimentos e Instituto Nacional de Estatística demonstram que, de 2001 a 2005, a ilha de Santiago, no contexto nacional, vinha beneficiando de menor volume de investimento externo, em detrimento das outras ilhas. Este facto explica, em certa medida, a baixa percentagem do emprego criado no sector turístico na ilha de Santiago (ver gráfico 14).

**Gráfico 14- Emprego criado no sector turístico, em Cabo Verde, por ilhas em 2005.**



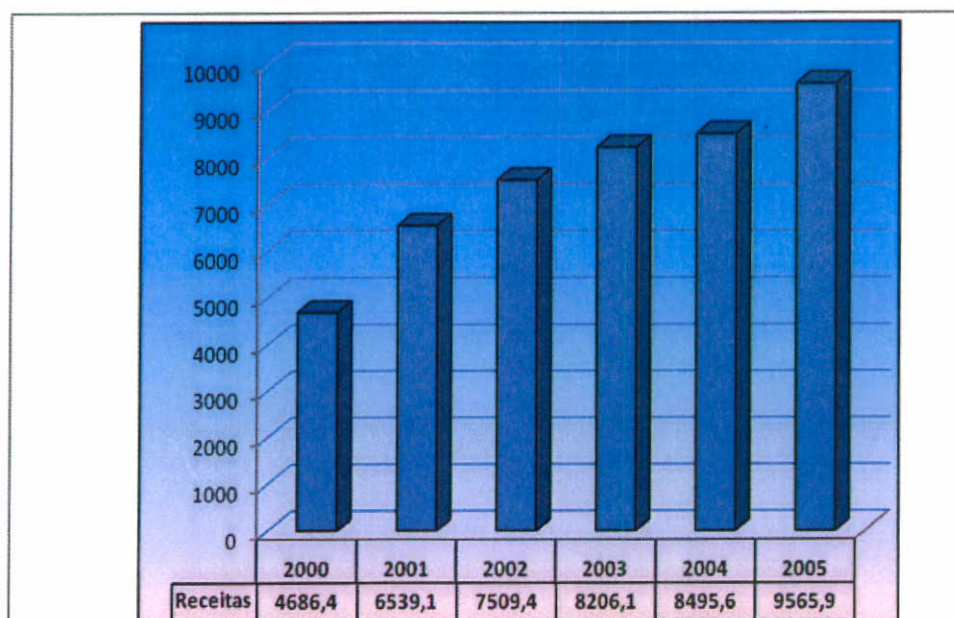
Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE (Cabo Verde)



Da análise do gráfico 14 pode-se constatar que, no contexto nacional, a ilha de Santiago assegurou, em 2005 (admitimos que este ano, para o qual existe informação, constitui um bom exemplo), um número bastante reduzido dos empregos criados no sector de turismo. De um total de 2921 empregos criados, ao nível nacional, a ilha de Santiago justificou 428, o que corresponde a cerca de 16% em relação ao todo nacional, enquanto que na ilha do Sal se criaram 1721, isto é, 63%. É de salientar que a maioria dos trabalhadores, pelo facto de não possuir qualificações profissionais, usufrui de um salário muito baixo. Por outro lado, apesar de em Cabo Verde, e principalmente na ilha de Santiago, existirem condições para a prática de actividades turísticas ao longo do ano, não se pode ignorar o carácter sazonal desta actividade.

No que se refere aos impactes nas receitas dos Governos, de acordo com Cabugueira (2005, p.99), podem ser divididos em dois tipos: directo e indirecto. Quanto ao primeiro tipo, as receitas resultam da cobrança de impostos sobre os rendimentos privados e empresariais gerados pelo emprego e pelo negócio do turismo. Se este tipo de imposto for demasiado pesado, poderá desencorajar os investimentos no domínio do turismo. O segundo tipo de receitas compreende, principalmente, impostos e direitos alfandegários, cobrados sobre os bens e serviços fornecidos aos turistas.

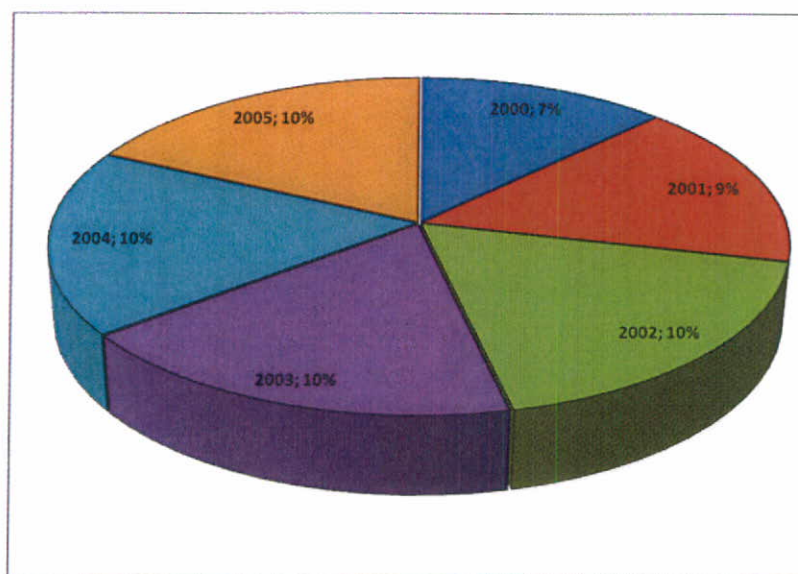
**Gráfico 15-Evolução das Receitas do Turismo, em  
Cabo Verde (Milhões de ECV) 2000-2005**



Fonte: Banco de Cabo Verde/Relatório anual 2000-2005

Analisando os gráficos 15 e 16, verifica-se que o turismo foi a principal fonte de receitas interna do País. Em 2000, as receitas apuradas no sector eram de 4.7 milhões de contos cabo-verdianos, representando cerca de 7,3% do PIB. Em 2005, as receitas atingiram 9,6 milhões de contos cabo-verdianos, representando 10,4% do PIB e mais de 40% no conjunto dos serviços.

**Gráfico 16- Peso do turismo no PIB (%) em Cabo Verde, 2000-2005**



*Fonte Elaborado a partir dos dados INE (Cabo Verde)*

Segundo Mathieson e Wall (1982), os impactos sociais do turismo referem-se às mudanças nos sistemas de valores, quer sejam colectivos ou individuais, modos de comportamento, estruturas da comunidade, estilo de vida e qualidade de vida.

Segundo a WTO (1994, p. 35), o turismo pode trazer tanto benefício como problemas à comunidade anfitriã. Schulte (2003), refere que, actualmente, no turismo predomina uma gestão baseada nos interesses económicos dos investidores, sem considerar prioritariamente os impactos negativos no meio ambiente e ao nível sócio-cultural.

Efectivamente, em muitas ilhas, durante o período alto observa-se um número muito elevado de turistas. A concentração de turistas pode agravar os problemas, tais como a sobrecarga das praias, o aumento do tráfego, a poluição sonora, uma maior incidência de drogas e de crime, e a propagação das doenças que provêm do exterior. No caso de Cabo Verde, estes problemas não são ainda tão preocupantes, uma vez que o turismo se encontra



numa fase embrionária de desenvolvimento. Porém, não se podem ignorar os impactes negativos, que, de certo modo, poderão estar relacionados com o abuso de drogas, alcoolismo, crime, prostituição e perda da identidade cultural. Estes problemas sociais poderão aumentar com o turismo, se as medidas preventivas não forem tomadas.

### **V.3.2 - Impactes do Turismo ao nível do Ambiente e do Ordenamento do Território**

O desenvolvimento do turismo implica não só alterações significativas nas características sócio-económicas e culturais de um destino turístico mas também nas características físicas do destino, isto é, no território e nos recursos. “*O turismo constitui um fenómeno social que se manifesta claramente no espaço. O seu carácter territorial é relevado pela deslocação de pessoas desde o seu lugar de residência para espaços que reúnem determinadas condições para satisfazer as diferentes motivações turísticas. Portanto, os fluxos turísticos implicam a existência de uma série de efeitos territoriais de diversa natureza, tanto nas áreas geográficas de passagem como nas de destino*” (Ivars, 2003, p. 17) Por esta razão, o planeamento do sector turístico não deve contemplar apenas a sua dimensão económica, mas também a ambiental, e deve ser um processo baseado em pesquisa e avaliação, que procura otimizar o potencial de contribuição do turismo para o bem-estar humano e para a qualidade do meio ambiente.

A título de exemplo, e Segundo Ignarra (2001), «O fenómeno turístico tem como característica a concentração no espaço. Esta concentração, além de interferir na paisagem local, implica concentração de despejo de esgoto, que, não sendo tratado convenientemente, provoca problemas de saúde pública. A procura de locais com a melhor vista da paisagem faz com que o turismo procure implantar as suas estruturas e serviços em locais de certa fragilidade com consequências negativas e irreversíveis no território».

Efectivamente, a criação de infra-estruturas de forma a satisfazer as necessidades dos turistas, nomeadamente a construção de unidades hoteleiras, de estradas, de aeroportos, de portos, sistemas de abastecimento de água e de energia, esgotos, recolha de resíduos sólidos e outras infra-estruturas de apoio ao desenvolvimento do turismo tem sempre efeitos, uns positivos e outros negativos, que afectam o ordenamento do território.

Numa fase inicial, o desenvolvimento do turismo exige muitas infra-estruturas, que cobrem áreas significativas do território. Os impactes físicos do turismo ao nível do

ordenamento do território, normalmente, envolvem o ambiente natural e construído. Aliás, segundo Williams (1998, p. 13) «entre *muchos* dos impactos que o turismo pode causar nas áreas de destino, os processos de desenvolvimento físico e económicos são talvez os que mais sobressaem. Estes efeitos são visíveis no desenvolvimento físico de infra-estruturas turísticas».

Em Cabo Verde, nos últimos anos, o sector imobiliário tem sido uma nova forma de turismo. Muitos estrangeiros, em particular, italianos e alemães, procuram a ilha para investirem o seu capital em apartamentos. Esta nova tendência de procura turística imobiliária terá com certeza impactos ao nível do território, que requer estratégias e políticas adequadas de ordenamento do território e desenvolvimento do turismo, de forma a promover um crescimento turístico ordenado, sem pôr em causa o ambiente natural e cultural. Podemos adiantar que nas ilhas de Cabo Verde a actividade turística se concentra nas zonas costeiras junto às praias. “O litoral das pequenas ilhas é vulnerável às construções inadequadas, à poluição das suas águas, à extracção de areias, pelo que a gestão dos aspectos ambientais devem ser devidamente planificados” (MIT, 2001 p. 37). Em Cabo Verde, a Constituição da Republica no seu artigo 90º, diz que a orla marítima, tal como está definida na Lei (Decreto nº 43894, de 16 de Setembro de 1966), pertence ao domínio público, e como tal deve merecer atenção e protecção especiais, e que deve reger-se na base dos princípios da inalienabilidade, da imprescritibilidade, da impenhorabilidade e da desafecção.

O desenvolvimento do turismo, quando intensivo, causa prejuízos maiores aos ecossistemas costeiros. Segundo Dantas (2005, p. 38), um exemplo flagrante é o desaparecimento de três quartos das dunas de areia no litoral mediterrâneo de Espanha, em virtude da urbanização associada ao desenvolvimento do turismo. Contudo, a indústria turística pode contribuir para a conservação das áreas sobre as quais se baseia o seu desenvolvimento, nomeadamente parques, áreas protegidas, lugares culturais e naturais, construção de infra-estruturas ambientais através da exploração racional dos recursos ambientais. O turismo ajuda, igualmente, na consciencialização da população local relativamente ao valor económico dos lugares naturais e culturais. O engajamento e a participação da comunidade local no desenvolvimento do turismo são condições fundamentais para o sucesso do desenvolvimento durável.

A contribuição possível do turismo para a preservação do ambiente é uma das razões que explica a tendência mundial no desenvolvimento do turismo ecológico. Contudo, no caso



do turismo sustentável, é preciso ter em conta que não existem só benefícios, mas também custos a suportar. O quadro seguinte apresenta o resumo dos principais impactes do turismo ao nível económico-social, ambiental e ordenamento do território.

**Quadro 39- Impactes do turismo ao nível sócio-económico,  
ambiental e ordenamento do território**

Impactes positivos		Impactes negativos
Sócio – económico	Aumento das receitas; Aumento de investimentos; Criação de empregos; Exportação de Serviços; Aumento da produção local; Melhoramento do nível de vida das populações.	Inflação local; Especulação imobiliária; Custos em termos de infra-estruturas necessárias; Deterioração cultural e perda de valores tradicionais; Choques culturais; Custos sociais (droga, prostituição, dependência económica das comunidades locais das actividades turísticas; empregos sazonais).
Ambiente e Ordenamento do Território	Contribuição directa e indirecta sobre a protecção dos recursos naturais.	Aumento do lixo e riscos de poluição (da atmosfera, da água e dos solos); Impactos físicos de construção de infra-estruturas e alteração de ecossistemas; Degradação dos recursos naturais (água, solos recursos locais); Conflitos no uso de espaços.

Fonte: O Autor.

Como se pode constatar através do quadro, os impactes positivos ou negativos são sentidos nos diferentes domínios, pelo que a planificação do turismo deve ser implementada por forma a assegurar um desenvolvimento sustentável em termos económicos, sociais e ambientais.

## **V.4 - Pontos fortes e pontos fracos para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago**

Nesta secção, faremos um levantamento pormenorizado dos principais pontos fortes e pontos fracos, para o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago e apresentaremos um quadro/resumo das oportunidades, das ameaças, das forças e das fraquezas com o objectivo de facilitar a análise e uma melhor compreensão da situação do turismo em Santiago.

O turismo é um dos sectores da actividade económica que se encontra em constante evolução, exigindo um acompanhamento e uma avaliação sistemática para poder alcançar os objectivos definidos no âmbito da sua política. Neste contexto, a identificação dos principais pontos fortes e pontos fracos, bem como as oportunidades e ameaças, revela-se de uma extrema importância.

### **V.4.1- Pontos fortes**

A competitividade da ilha de Santiago, enquanto destino turístico, passa necessariamente pelo melhor aproveitamento da sua posição geoestratégica. Esta é, sem dúvida, um dos pontos fortes, constituindo um importante factor de atractividade. Existem várias ilhas que actualmente são destinos de preferência de milhares de turistas, graças à sua localização geográfica privilegiada. O desenvolvimento do turismo nas ilhas das Caraíbas deve-se, fundamentalmente, à sua proximidade em relação à América do Norte e à Europa, principais mercados emissores do turismo internacional.

Segundo Ritchie e Hawkins (1993, P. 29), *«a situação geográfica, a história, o grau de modernização e a política do turismo explicam a discrepância em termos de desenvolvimento do turismo entre as regiões das Caraíbas e do Pacífico»*. Estes autores alegam que a proximidade das Caraíbas em relação à América do Norte e da Europa tem facilitado a descoberta e o desenvolvimento de destinos como Bermudas, Bahamas e Barbados, enquanto destinos relativamente baratos. A ilha de Santiago, estando numa posição geográfica privilegiada e com ligações aéreas aos principais mercados emissores (3 a 6 horas da América do Norte, América do Sul, Europa e África) poderá, a médio prazo, ter um desenvolvimento turístico significativo e afirmar-se no mercado turístico internacional.



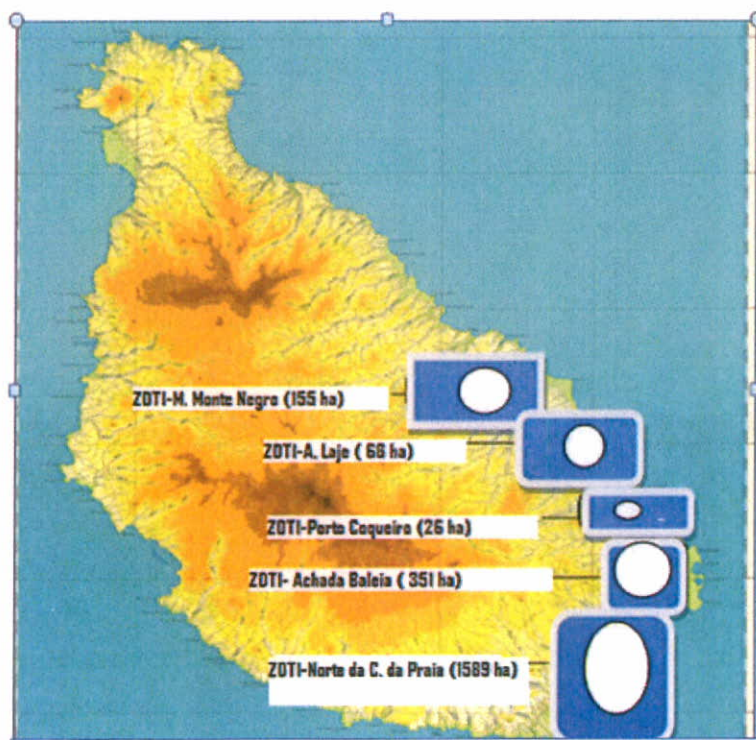
O desenvolvimento do turismo em qualquer região, país, ou ilha exige um ambiente de estabilidade política, segurança e tranquilidade. Segundo Barros (2007, p.55), “A estabilidade política e o regime democrático constituem dois factores considerados de sucesso no desenvolvimento turístico das ilha Maurícias. Muitos destinos africanos não conseguem competir com este destino por causa da instabilidade política “. Como referimos no capítulo anterior, Cabo Verde, no conjunto dos países africanos, é referenciado como o país mais seguro e com melhor desempenho em termos de estabilidade política, facto esse que poderá transformar a ilha de Santiago, num destino turístico cada vez mais competitivo.

A existência de uma população jovem, uma taxa de alfabetização superior a 85%, a identidade cabo-verdiana caracterizada pelos laços de ligação com o mundo de língua portuguesa, bem como pelas influências atlânticas são pontos fortes que devem ser considerados na implementação de estratégias do desenvolvimento turístico para a ilha Santiago.

A existência de zonas de Desenvolvimento Turístico Integral na ilha de Santiago é, sem dúvida, um dos pontos fortes, uma vez que constituem a base inicial do desenvolvimento do turismo numa ilha com recursos naturais limitados (figura 10). Aliás, nos pequenos estados insulares, devido à exiguidade e fragmentação do território, o desenvolvimento do turismo tem que se apoiar, essencialmente, na gestão eficaz e estratégica dos recursos naturais. Na década de 90, o Governo decidiu intervir procurando, através de medidas legislativas, colocar os terrenos com vocação turística sob a sua gestão e administração e determinando normas para a sua utilização. Foi neste contexto que o governo aprovou uma série de diplomas legislativos, mencionados no terceiro capítulo (Decreto Legislativo nº 2/93, que criou as Zonas Turísticas Especiais, o Decreto Regulamentar nº7/94, que declarou as Zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado, e as zonas de Reservas e Protecção Turística) que lhe permitiram dispor de instrumentos necessários à materialização das estratégias e políticas do turismo. Trata-se de uma intervenção através da qual o Estado delimita os terrenos para a implementação de infra-estruturas turísticas, fixa as normas para a sua utilização e expropria os referidos terrenos aos Municípios e privados. Entretanto, não se trata de quaisquer terrenos, pois, são terrenos mais valorizados para o desenvolvimento do turismo, isto é, de muito valor/interesse, tanto para o Estado como para os Municípios e Privados. O Decreto Legislativo nº 2/93, artigo 1º, diz que “ *Com vista à valorização e protecção dos recursos naturais que constituirão a base do desenvolvimento turístico do país, as áreas identificadas*

como possuidoras de especial aptidão para o turismo serão declaradas como zonas turísticas especiais”. E, no preâmbulo do mesmo decreto, argumenta-se que “uma das preocupações fundamentais da Política Turística Nacional é a de dotar o País de infra-estruturas turísticas que integrem uma oferta de qualidade, o que pressupõe a definição de uma política de solos que permite ao Estado, em tempo, dispor oportunamente de terrenos necessários à realização de planos de desenvolvimento turístico, preservar e valorizar as condições naturais, as praias, as belezas naturais e o clima.” A intenção é a de tirar o maior proveito possível dessas zonas e traçar uma linha de orientação que deverá ser seguida na gestão das áreas dotadas de aptidões especiais para o turismo, em diversas ilhas. É neste contexto que foram criadas / declaradas, segundo o Boletim Oficial nº20, de 23 de Maio de 1994, 14 zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado. Essas zonas estão localizadas nas ilhas de Santiago, S. Vicente, Sal, Boavista e Maio (ver Anexo 9).

**Figura 11- Localização das ZDTI's da ilha de Santiago, Cabo Verde**



Fonte: Elaboração própria.





Das 14 zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado, 5 localizam-se na ilha de Santiago, 3 em S. Vicente, 2 na Ilha do Sal (Santa Maria e Pedra de Lume) e 2 na ilha do Maio, sendo a maioria situada na orla costeira.

As zonas de Reserva e Protecção Turística, ou seja, zonas da coroa costeira situadas nas ilhas de S. Vicente, Sal, Boavista, Fogo e S. Nicolau incluem terrenos compreendidos na faixa costeira de 1 km de largura que rodeiam essas ilhas. Estão incluídos nessas zonas todos os ilhéus das ilhas do Maio, Boavista e Sal.

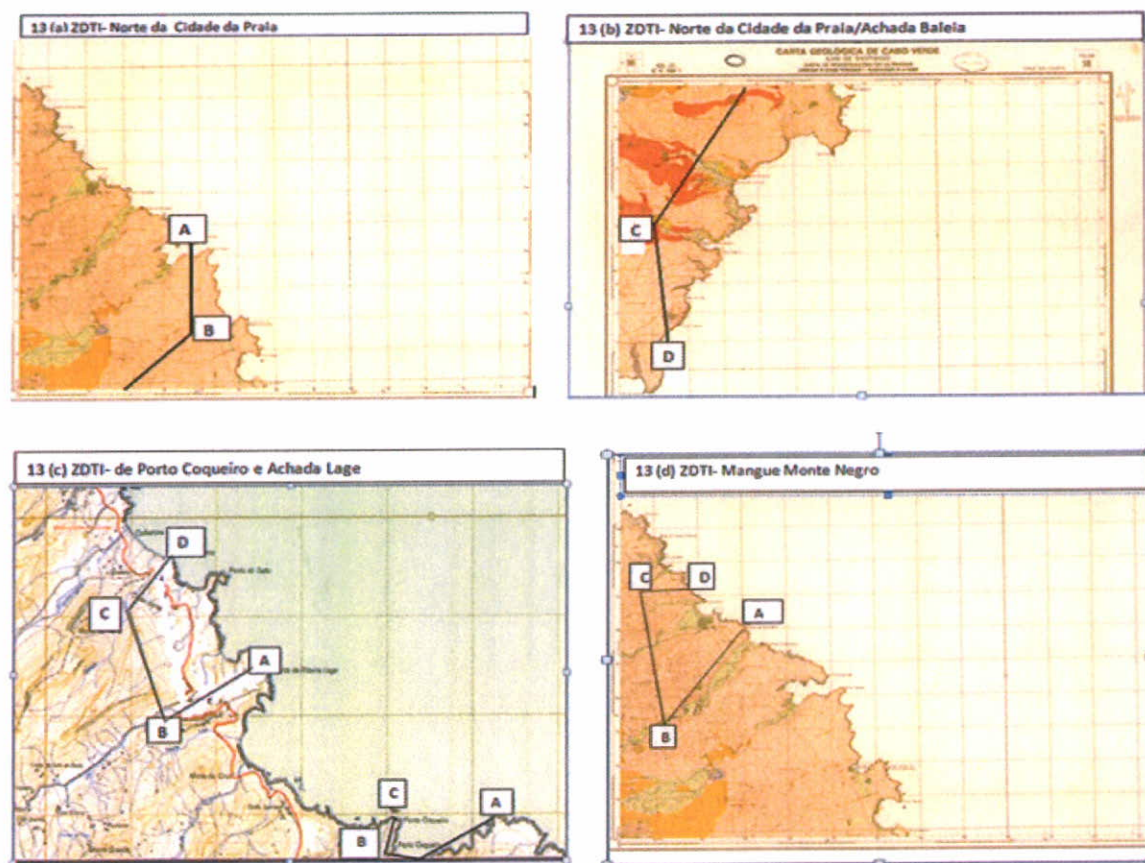
Porém, importa realçar que algumas áreas referenciadas como possuidoras de aptidão para o desenvolvimento de actividades turísticas, como, por exemplo, áreas do Tarrafal, na parte norte da ilha de Santiago, não integraram nem as zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado, nem as zonas de Reserva e Protecção Turística.

No que diz respeito ao planeamento das ZDT's, de acordo com o Decreto – Lei nº2/93, cada ZDTI disporá de um plano de ordenamento do território que deverá incluir os seguintes elementos: Esquema viário; definição de áreas paisagísticas, de protecção e de implantação turística; Definição de áreas de arborização e de espécies de árvores a plantar; Esquemas de redes de serviços e de espaços livres; Equipamentos sociais e de lazer previsíveis; Programa geral das Zona e critérios gerais de desenvolvimento e Normas gerais para a execução e desenvolvimento da Zona.

Segundo Vellas (1998), a construção de zonas turísticas, delimitadas geograficamente, permite às autoridades nacionais um melhor controlo do desenvolvimento turístico, nomeadamente em matéria de protecção ambiental, de segurança dos bens e das pessoas. Este autor defende a necessidade de criação de uma administração específica para essas zonas. No caso de Cabo Verde, a gestão dessas zonas compete ao Estado. E para não suscitar quaisquer dúvidas sobre a gestão dessas áreas, o Decreto Legislativo nº 2/93, artigo 3, diz que “*a gestão e a administração das zonas turísticas especiais compete ao Estado*”. E no art. 8º, nº 1, volta a afirmar “*a gestão e a administração das ZDTI pertencem exclusivamente ao Estado, sem prejuízo da competência municipal no que diz respeito à prestação de serviços urbanos*”.

Como referimos anteriormente, Cabo Verde Investimentos é a instituição responsável pela dinamização da actividade turística. Por isso, actualmente, os terrenos integrantes das ZDTI's são geridos por esta instituição e são concedidos para implantação de infra-estruturas turísticas mediante a apresentação de projectos de interesse estrutural para o desenvolvimento do turismo.

**Figura 12- Limites das ZDTI's s da ilha de Santiago, Cabo Verde**



*Fonte: Boletim Oficial de Cabo Verde, I Série – Número 20, de 23 de Maio de 1994*

De facto, com a delimitação dessas zonas ficaram criadas algumas condições para iniciar o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago. A partir da entrada em vigor do diploma que criou as zonas turísticas especiais, foram suspensas todas as licenças para a extracção de areia, cascalhos e outros inertes em todos os terrenos e praias das zonas turísticas especiais, bem como as autorizações concedidas aos municípios para a realização de obras nessas zonas. (ver anexos 9 e 10- Localização das ZDTI's das ilhas do Sal, S. Vicente Boavista e Maio e a descrição dos limites das ZDTI'S da ilha de Santiago)

Em quase todas as ZDTI's s da ilha de Santiago se encontram em construção importantes empreendimentos turísticos, nomeadamente o Hotel Porto Lobo, Complexo Desportivo e Vila Atlântica Santiago, na zona Norte da Cidade da Praia; o Aldeamento



turístico Achada Baleia; o empreendimento turístico Porto Coqueiro e o Santiago Golf Resort, na zona sudoeste da Cidade da Praia.

#### **V.4.2- Pontos fracos**

O desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago é condicionado por factores de ordem física, económica e social.

A pequenez do espaço territorial (991km<sup>2</sup>) dificulta o dinamismo do mercado interno ao nível económico e social. Por outro lado, a insularidade contribui para agravar o problema de transportes, comunicações e o próprio processo de desenvolvimento da ilha.

Apesar da economia cabo-verdiana ter crescido nos últimos anos, ela continua frágil e insustentável, por ser muito dependente do exterior. A ilha de Santiago e o país, de um modo geral, dependem quase totalmente das importações. *“Cabo Verde importa mais de 80% dos alimentos de que necessita e não se vislumbra uma auto-suficiência alimentar* (M F P, 2004, p.18). A distância física que separa a ilha de Santiago dos mercados exportadores (Portugal) implica custos avultados. Construir um turismo de alto valor acrescentado e com impactes na melhoria de vida das populações da ilha de Santiago exige que o País saia desse ciclo vicioso da dependência externa. Para além desses pontos fracos que caracterizam a maioria das ilhas ou estados insulares, em Santiago, constata-se que a pobreza constitui um dos maiores problemas sociais; é um dos principais factores da degradação do meio ambiente, porque provoca práticas ligadas à luta pela sobrevivência, como, por exemplo, corte de árvores, extracção de areias nas praias, captura de espécies em vias de extinção, construções clandestinas, enfim, a pobreza é um dos factores da delapidação dos recursos turísticos.

A oferta de hotelaria, com forte tendência de crescimento, continua a ser de fraca qualidade, e não existe um verdadeiro controlo de padrões de qualidade e preço. Os estabelecimentos revelam uma certa carência de equipamentos indispensáveis, sobretudo no que diz respeito aos serviços de comunicação (telefone, fax, computadores). Por outro lado, a fraca disponibilidade de mão-de-obra qualificada, com impactes negativos na qualidade de serviços prestados ao nível do turismo, é, sem dúvida, um dos factores inibidores do desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago.

Apesar da intensificação e diversificação das ligações aéreas internacionais para novos destinos, com impacto positivo para o turismo, os preços das passagens são considerados

muito elevados e pesam na competitividade de Cabo Verde como destino turístico. Os frequentes congestionamentos no aeroporto da Praia, atrasos e cancelamentos de vôos afectam negativamente a imagem da ilha de Santiago como destino turístico.

No que se refere ao ordenamento do território, importa realçar a deficiente gestão das Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) e as Zonas de Reserva e Protecção Turística (ZRPT), bem como os problemas urbanísticos, sobretudo na Cidade da Praia, que poderão comprometer seriamente o desenvolvimento do turismo em Santiago.

As Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) e as Zonas de Reserva e Protecção Turística (ZRPT), principais componentes de aplicação das políticas do turismo, carecem de uma gestão mais eficiente. Aliás, segundo o Governo de Cabo Verde (2004, p.1), *«os aspectos técnicos que se levantam com essa gestão distam de tal ordem dos serviços correntemente prestados pela instituição, que nunca chegou a haver propriamente uma gestão desses espaços. Por isso, relativamente a essas zonas verifica-se: Inexistência de levantamentos cadastrais; Estudos topográficos imprecisos; Desconhecimento da área disponível; Descontrolo na implementação de lotes; Interferência de várias instituições na atribuição de terrenos; Processos de expropriação e de indemnização incompletos; Indefinição dos mecanismos de controlo financeiro; Inexistência de tabelas de preços dos terrenos para as diferentes zonas e deficiente definição dos mecanismos de fiscalização.»* Esta situação tem impactes negativos na utilização do espaço, com consequências graves para o desenvolvimento do turismo.

Quanto aos problemas urbanos, como referimos no capítulo anterior, o forte êxodo rural contribui para o consumo desmesurado do solo urbano, degradação do ambiente, elevadas taxas de desemprego, desordenamento do tecido urbano e crescimento de bairros degradados. Esta situação poderá constituir um grande obstáculo ao desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago, pois a cidade da Praia, principal pólo de desenvolvimento turístico da ilha, deve ter um ambiente e uma imagem atraente não só para os residentes e os turistas mas também para os potenciais investidores.

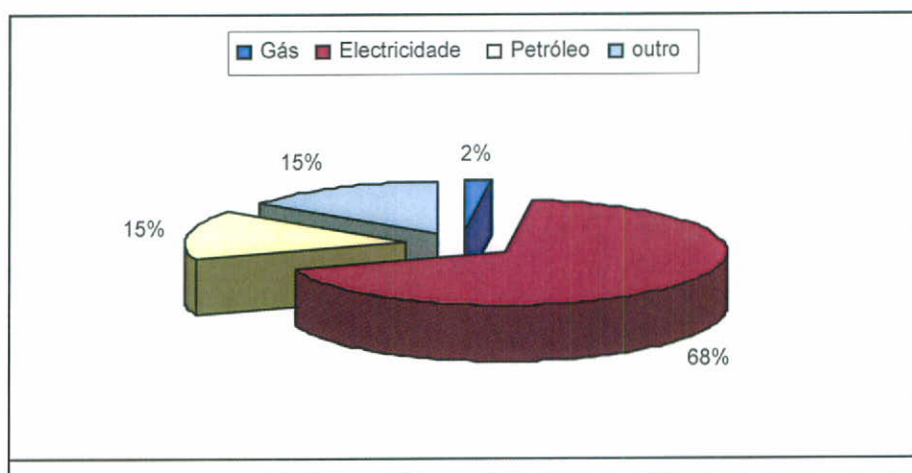
Apesar de o turismo ser considerado em Cabo Verde um sector estratégico de desenvolvimento económico-social, ainda não existe um plano estratégico oficial de desenvolvimento turístico para a ilha de Santiago. Por outro lado, não existe uma interacção sistémica entre os diversos níveis e componentes do ordenamento do território. Predominam



situações de sobreposição de competências entre vários sectores de desenvolvimento e o sector de ordenamento do território, sobretudo no que diz respeito à gestão da orla costeira.

A ilha de Santiago apresenta grande debilidade em termos de energia eléctrica, particularmente nos maiores centros urbanos (Cidade Praia), onde se encontram as principais infra-estruturas turísticas. Segundo dados do INE, são poucos os bairros com uma cobertura superior a 50%, isto é, a iluminação pública abrange uma parcela reduzida da cidade. A título de exemplo, em 2000, no concelho da Praia apenas 68% dos alojamentos tinha acesso à electricidade.

**Gráfico 17- Alojamentos com acesso à electricidade no concelho da Praia, Cabo Verde, em 2000**

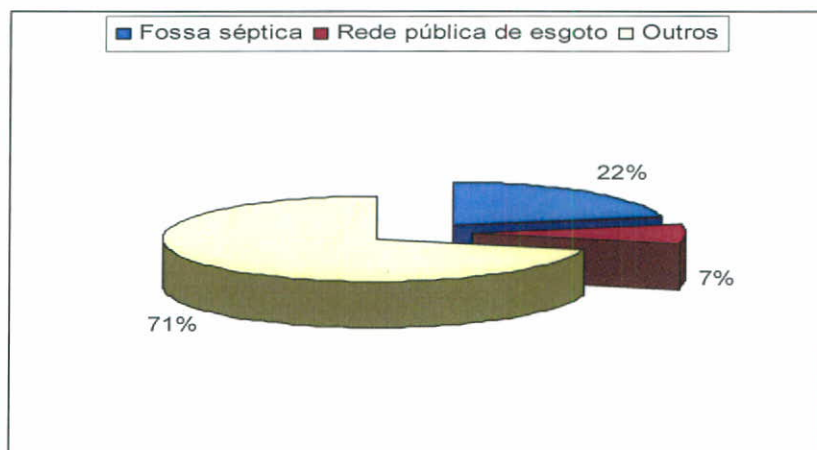


*Fonte INE (Cabo Verde)*

O corte de energia é frequente, afectando o normal funcionamento das infra-estruturas turísticas. A empresa de produção de electricidade (Electra) não tem conseguido responder de forma eficaz à demanda neste sector. De acordo com o gráfico, 68% de alojamento tinha acesso à electricidade em 2000, enquanto 32% tinha acesso a outras formas de energia (gás, petróleo e outras).

Quanto ao esgoto, segundo os dados do INE, apenas 7% das unidades de alojamento tinham acesso à rede pública de esgotos.

**Gráfico 18- Alojamento com acesso ao saneamento básico na Cidade da Praia, Cabo Verde, em 2000**



*Fonte: Elaborado a partir dos dados do INE*

Apenas 7 famílias em cada 100 utilizam o sistema de água residual. Mais de 2/3 das famílias atiram água suja para fora da casa (natureza ou em redor). No concelho da Praia, existem bairros completamente desprovidos de infra-estruturas, e o mesmo acontece em relação aos outros concelhos da ilha.

Apesar da existência de vários condicionantes do desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago, entendemos que existem algumas oportunidades e potencialidades que apresentamos de uma forma resumida no seguinte quadro.

**Quadro 40 – Oportunidades, ameaças, forças e fraquezas do turismo na ilha de Santiago, Cabo Verde**

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Eleição do turismo como sector prioritário do desenvolvimento sócio-económico do País;</li> <li>-Adesão de Cabo Verde à OMT;</li> <li>-Sector turístico em crescimento;</li> <li>- Mercado Europeu como principal emissor de turistas;</li> <li>- Existência de quatro aeroportos internacionais, no arquipélago, sendo um na ilha de Santiago;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausência de uma imagem de marca do País como destino turístico de nível Internacional;</li> <li>- Concorrência de ilhas e regiões com recursos similares e com estratégias de promoção mais eficientes;</li> <li>- Custo de importação;</li> <li>- Fraca produção local;</li> <li>- Deficiência de políticas articuladas com outros sectores (educação, agricultura, ambiente, pesca...);</li> </ul>



Quadro 40 (Continuação)

<ul style="list-style-type: none"><li>-Ausência de doenças tropicais; (malária)</li><li>- Leis de incentivos a investimento no sector do turismo;</li><li>-Espaço aéreo entre Lisboa e Sal liberalizado, possibilitando os voos “<i>charter</i>” entre Cabo Verde e o seu parceiro estratégico de desenvolvimento (Portugal).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fraco nível do saneamento e do sector energético;</li><li>- Sazonalidade (o facto de as chegadas de turistas serem concentradas nos períodos bem precisos é uma realidade observada em Santiago/Cabo Verde e explica em parte a proliferação de empregos sazonais precários e mal pagos.)</li><li>-Elevado custo dos recursos (água, energia)</li></ul>
Potencialidades (Forças)	Estrangulamentos (Fraquezas)
<ul style="list-style-type: none"><li>-Recursos naturais (clima, sol, mar e paisagens;</li><li>-Património histórico-cultural (museus centros culturais, musica, morabeza gastronomia...)</li><li>-Processo de desenvolvimento apostado no aumento da oferta e melhoria da qualidade.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Falta de iniciativa, dinamismo do tecido empresarial e de investimento nas comunidades locais;</li><li>-Concentração da oferta e da procura turística numa ilha (Sal), reduzindo de forma drástica os benefícios do turismo no todo nacional;</li><li>-Excessiva exploração dos recursos sol/mar, em detrimento dos recursos culturais;</li><li>-Reduzida diversificação e qualidade dos serviços, com custos pouco competitivos (o nível das infra-estruturas hoteleiras ainda pouco satisfatório, o custo da estadia muito elevado para a qualidade de serviços oferecidos em comparação com outros destinos concorrentes);</li><li>-Falta de incentivo às pequenas e médias empresas (os hotéis tendem a concentrar praticamente todos os serviços, inibindo, deste modo, as iniciativa das comunidades locais e impossibilitando o aparecimento de pequenas e médias empresas que pudessem ocupar um lugar importante no sector da restauração, artesanato, transportes, excursões locais, serviços de guias, entre outros).</li></ul>

Fonte: O autor

Em jeito de resumo, diríamos que apesar de alguns constrangimentos, os dados estatísticos apresentados demonstram que o turismo tende a transformar-se no principal factor de desenvolvimento económico de Cabo Verde, de um modo geral, e da ilha de Santiago em particular. Tanto em relação à oferta como em relação à procura, o quadro evolutivo é bastante encorajador. Os dados estatísticos demonstram que o sector do turismo se encontra

numa fase ascendente de crescimento desde o ano 2000. Porém, o sector depara ainda com um conjunto de constrangimentos que deverão ser equacionados para que o sector venha a ter os efeitos desejados. Nota-se que existe um grande desequilíbrio na distribuição da oferta e da procura em relação às diferentes ilhas, pois a maior parte das infra-estruturas turísticas do país concentra-se no Sal e mais de 50% dos turistas que procuram Cabo Verde tem aquela ilha como destino principal.

Quanto aos impactes do turismo, diríamos que são mais perceptíveis ao nível local, ou seja, quanto mais reduzido for o âmbito geográfico. Deste modo, os seus efeitos de natureza macroeconómica, como, por exemplo, no produto Nacional Bruto (PIB) e na balança de pagamentos, por serem de âmbito nacional são poucos perceptíveis pelas comunidades locais. De um modo geral, podemos dizer que o turismo estimula os investimentos, aumenta as oportunidades de emprego, exerce pressão sobre os preços, aumentando as vendas dos bens e serviços e exerce um efeito multiplicador em outros sectores da economia. Por outro lado, o turismo provoca alterações no espaço físico, exercendo uma grande pressão sobre o ambiente. Entretanto, importa realçar que, apesar de o turismo ser considerado como um meio de reduzir disparidades económicas regionais, os seus benefícios e custos nem sempre são distribuídos de modo uniforme. Cita-se o caso de Cabo Verde, onde Santiago se destaca nitidamente como a ilha menos beneficiada em termos de benefícios económicos do turismo. Por outro lado, em determinadas épocas do ano, o aumento do preço de alguns produtos e de terrenos para construção derivam, em parte, do turismo, que provoca uma maior procura e, por conseguinte, afectam o poder de compra dos residentes. Aliás, o aumento da especulação imobiliária em Cabo Verde é, actualmente, um dos mais evidentes impactes do turismo. *“O valor imobiliário é cada vez mais elevado na cidade da Praia. A especulação no acesso ao mercado do solo é grande e tem vindo a aumentar. Enquanto a Câmara vende um lote por 2 contos por m<sup>2</sup>, encontramos lotes a preços de 15 contos por m<sup>2</sup>, sobretudo em áreas de expansão urbana.* (Tavares, 2006 p.140).

Apesar de o turismo ser um fenómeno recente em Cabo Verde, não se devem ignorar os impactes sociais que poderá ter na mudança dos sistemas de valores, no comportamento individual, nas relações familiares e nos estilos de vida das populações.



## CAPÍTULO VI- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de algumas considerações feitas ao longo desta dissertação, parece-nos oportuno sintetizar e enumerar, neste capítulo, as principais considerações que permitem dar uma visão de conjunto e mais completa sobre este trabalho.

Com este trabalho pretendemos demonstrar a importância do ordenamento do território no desenvolvimento do turismo e apresentar algumas contribuições para o desenvolvimento do sector turístico na ilha de Santiago/Cabo Verde.

De acordo com as várias obras consultadas, verificamos que o ordenamento do território e o desenvolvimento do turismo em ilhas é um tema de actualidade, muito debatido nos vários contextos internacionais. Este facto aponta para um consenso generalizado de que o sucesso do turismo depende, em boa medida, das políticas do ordenamento do território adoptadas em diversas fases do desenvolvimento do país ou região enquanto destino turístico.

No caso da ilha de Santiago, apesar do grande interesse pelo sector do turismo ficou demonstrado que o ordenamento do território é um sector que carece ainda de uma intervenção eficaz para que o turismo se possa desenvolver de uma forma sustentável. Em quase todos os capítulos apresentamos exemplos de situações resultantes da ausência de políticas do ordenamento do território eficazes que poderão pôr em causa o desenvolvimento do turismo na ilha de Santiago, nomeadamente o despovoamento das áreas rurais, o crescimento desordenado dos centros urbanos (Cidade da Praia), a escassez de infra-estruturas e equipamentos colectivos, a falta de solos para a satisfação das necessidades sociais, a proliferação de bairros degradados, enfim, um conjunto de constrangimentos que poderia ser evitado caso houvesse políticas de ordenamento do território mais eficazes.

A requalificação dos centros urbanos, nomeadamente a cidade da Praia, parece-nos oportuna, uma vez que se trata do principal pólo de atracção turística da ilha. Porém, não basta apenas ter planos. É necessária a sua implementação, sendo esta uma tarefa extremamente difícil em Cabo Verde. Neste trabalho, procuramos demonstrar a necessidade de uma maior articulação entre os principais actores nas questões de planeamento e o envolvimento das populações, como forma privilegiada de tornar os planos operacionais. Apesar de a Lei de Bases de Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico apontar um conjunto de princípios que possibilitam a acção coordenada, hierarquizada e integrada de diferentes actores, esta não tem tido uma tradução prática. A participação pública em Cabo

Verde, no ordenamento do território, é praticamente inexistente. Podemos afirmar que os grandes constrangimentos do sector do ordenamento do território/urbanismo em Cabo Verde, não se devem apenas á ausência de regulamentos mas, fundamentalmente, à ineficácia da sua implementação.

Na nossa opinião, a falta de cooperação/articulação entre o poder central (Estado), o município e o sector privado tem contribuído para agravar problemas e gerar conflitos institucionais. Em Santiago, verifica-se actualmente uma forte dinâmica dos agentes imobiliários (TECNICIL) e outros promotores com projectos de investimento. Neste contexto, entendemos que é necessário reforçar a articulação/cooperação no sentido de solucionar problemas existentes e evitar os erros cometidos. Também ficou demonstrado que é urgente dotar os municípios de capacidade técnica e financeira, para que possam desempenhar cabalmente as suas funções no domínio de ordenamento e gestão do território.

Os dados sobre o turismo analisados ao longo deste trabalho indicam que é um sector estratégico prioritário para o País e que poderá dar um contributo significativo, nomeadamente através do aumento das receitas externas, para a cobertura do défice da balança comercial e para o combate ao desemprego. Por outro lado, o turismo poderá contribuir para reforçar a imagem externa da ilha de Santiago e do país, de um modo geral. Porém, para que isto se verifique, o seu desenvolvimento deve ser rigorosamente planeado. Com este trabalho, ficou demonstrado que, actualmente, os destinos turísticos mais bem posicionados no mercado internacional apostaram numa estratégia baseada nos princípios do desenvolvimento sustentável, o que pressupõe a necessidade do seu enquadramento num plano de ordenamento do território. Este facto permitiu comprovar a nossa hipótese de partida, que consistiu em verificar a importância do ordenamento do território no desenvolvimento do turismo. Entendemos que deve existir uma relação estreita entre as políticas do turismo e outras políticas sectoriais, uma vez que o sucesso do turismo depende do nível de desenvolvimento dos sectores de infra-estruturas e transporte, telecomunicação, agricultura, ambiente, pesca e outros.

Em relação ao estudo de caso que apresentamos, reconhecemos a importância do turismo para a ilha de Santiago, mas a existência de um conjunto de constrangimentos em vários domínios dificultaram o desenvolvimento turístico nesta ilha. A análise dos dados relativos à oferta e à procura aponta para a existência em Cabo Verde de “ilhas turísticas” e ilhas “não turísticas”. Santiago enquadra-se neste último grupo, tendo em conta a sua posição



em relação à ilha do Sal, onde se concentra actualmente mais de 50% da oferta e da procura. Entendemos que é necessário implementar acções no sentido de diversificar os mercados emissores e os produtos turísticos cabo-verdianos, visando assegurar a passagem e a permanência dos turistas em outras ilhas, evitando, assim, a saturação da ilha do Sal. A complementaridade entre as ilhas deve ser a condição fundamental para o desenvolvimento do turismo de forma sustentável. Como já referimos, são ilhas diferentes e, como tal, não devem ser encaradas de forma isolada mas como complementares nas suas especificidades. Neste contexto, julgamos que é necessário valorizar as diferenças e transformá-las em vantagens competitivas.

O turismo deve ser assumido como eixo central do desenvolvimento nacional; a estratégia para o seu desenvolvimento deve ser desenvolvida de modo a contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e para o desenvolvimento económico do país, devendo contribuir para o equilíbrio das relações económicas com o exterior, gerar meios para o seu auto-financiamento, promover o emprego e a qualificação da mão-de-obra nacional, desenvolver-se em harmonia com as condições naturais do país, contribuir para o desenvolvimento local e regional e, acima de tudo, respeitar a cultura cabo-verdiana e o ambiente.

Da análise da literatura consultada, consideramos que, efectivamente, o turismo, enquanto sector indutor de inúmeras actividades, contribui para a promoção da coesão territorial, identidade nacional, desenvolvimento sustentado em termos ambientais, económicos e sociais e melhoria *da qualidade de vida das populações*. Porém, na ilha de Santiago os impactes económicos do turismo estão abaixo das expectativas criadas, não obstante o crescimento do peso do sector no PIB. Entendemos que os investidores privados estrangeiros são os maiores beneficiários do turismo, em detrimento das comunidades locais. Isto acontece devido à ausência de uma estratégia nacional para o desenvolvimento de um turismo sustentável e que seja benéfico às comunidades locais. Neste sentido, a promoção do turismo rural, do turismo doméstico e a atracção da comunidade emigrada revela-se fundamental para aumentar os impactes positivos do turismo a favor das populações. Aliás, ao longo deste trabalho, procuramos demonstrar que, actualmente, o desenvolvimento do turismo passa pela sofisticação da oferta, especialização do destino, segmentação da procura e satisfação dos consumidores. Sem uma estratégia de promoção e marketing, o desenvolvimento do turismo no País, de um modo geral, e particularmente na ilha de

Santiago, poderá ficar comprometido, pois a percepção da imagem do destino turístico, captada pelo público através de meios de comunicação e das mensagens transmitidas por aqueles que visitaram o País constitui a base do sucesso do desenvolvimento turístico da ilha de Santiago.

*“Um bom plano de marketing tem de delinear os objectivos, pensando quais os mercados-alvo face ao destino em análise, ter certa flexibilidade para se poder adaptar às mudanças do produto turístico e definir estratégias de acordo com os objectivos, as quais poderão ser alteradas, dependendo das tendências de mercado e mudanças de produto turístico”* (Dantas, 2005, p.19). Esta autora defende que a estratégia de marketing deve ser orientada a dois níveis: a informação ao público consumidor sobre o destino turístico e a informação ao “trade” através, por exemplo, de seminários, oferta de visitas ao destino, *workshops*.

Na ausência de uma política que discrimine positivamente os investidores nacionais (sujeitos a maiores taxas de juros) e num contexto em que os investimentos directos estrangeiros beneficiam de incentivos e isenções, dificilmente os investidores nacionais poderão ter uma participação efectiva no desenvolvimento do sector.



## Bibliografia

- AMARAL, Ilídio (1964), Santiago de Cabo Verde – A terra e os homens, Memórias da Junta de Investigações do Ultramar, 48 (2ª série), Lisboa.
- AMARAL, Ilídio (1983), A cidade e o futuro. A propósito da explosão urbana mundial, Memórias da Academia de Ciências de Lisboa. Secção de Letras, Tomo XXIII, Lisboa.
- ARCHER, B. and COOPER, C. (1994), The positive and negative impacts of tourism in Theobald, W. (editor), Global Tourism, The next decade Oxford: Butterworth Heinemann, Oxford.
- BAPTISTA, Mário (2003), Turismo Gestão Estratégica, Editorial Verbo, Lisboa.
- BARROS, José M. Veiga (2007), Impactes do Turismo no desenvolvimento da ilha do Sal, Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial, Universidade de Aveiro.
- BAUD - BOVY, M. (1982), New concepts in planning for tourism and recreation, Tourism Management, vol 3, pp. 3008-313.
- BAUD, P. BOURGEAT, S. BRAS, C. (1999), Dicionário de Geografia, 1ª edição, Plátano Edições Técnicas, LDA., Lisboa
- BENI, M.C. (2004), Globalização do Turismo, Aleph, S. Paulo.
- BRITO, Sérgio Palma (2003), Notas sobre a Evolução de viajar e a Formação do Turismo, Medialivros, Lisboa.
- BUTLER, R.W. (1993), Tourism development in small islands, past influences and future directions, in Lockart, D.G, Smith D.D, Schembri (eds), The development Process in Inland States, Routledge, pp. 71-91, Londres e Nova York.
- BUTLER, R.W. (1996), Problems and possibilities of Sustainable Tourism: The Case of Shetland Islands in Biguglio, L, Butler R, Harrison D e filho, W, L, (eds) Sustainable Tourism in Islands and Small States: Case Studies, New York.
- CABUGUEIRA, Artur (2005), A Importância Económica do Turismo, in Revista Turismo & Desenvolvimento, vol. II, Nº 2, pp. 97-104, Universidade de Aveiro.
- CARLOS, José Cabral (2005), O Papel do Turismo no Desenvolvimento de Cabo Verde: Turismo e Combate à Pobreza, Universidade Técnica de Lisboa.

- CONDESSO, Fernando (2005), Ordenamento do território: Administração e Políticas Públicas, Direito Administrativo e Desenvolvimento Regional, ISCSP, Lisboa.
- CONLIN, M. V, and BAUM, T. (1995), Island Tourism: An Introduction in Colin, M.V and Baum, T, (Eds), Island Tourism, Chichester: John Willey & Sons, pp 3-13.
- CORREIA, Paulo (2002), Políticas de solos no Planeamento Municipal, 2ª Edição. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- COSTA, C.M.M. (2004), Turismo e Poder Local, in actas XIV Congresso Associação Nacional de Municípios Portugueses, Funchal.
- COSTA, J., RITA, P, e ÁGUAS, P. (2004), Tendências Internacionais em Turismo, 2ª Edição, Lidel, Lisboa.
- CUNHA, Licínio (1997), Economia e Política do Turismo, Editora McGraw Hill, Lisboa.
- CUNHA, Licínio (2001), Introdução ao Turismo, 2ª Edição, Editorial Verbo, Lisboa.
- CUNHA, Licínio (2003), Perspectivas e Tendências do Turismo, Edições Universitárias Lusófonas, Lisboa.
- CUNHA, Licínio (2007), Introdução ao Turismo, 3ª Edição, Editorial Verbo, Lisboa.
- DANTAS, Maria Gilda (2005), O desenvolvimento do Turismo na ilha do Porto Santo, Avaliação de impactes, Região Autónoma da Madeira.
- DE KADT, E. (ed) (1979), Tourism - Passport to development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries, New York, Oxford University Press for the world Bank and UNESCO.
- ESTÊVÃO, João (2004) O Desenvolvimento de Cabo Verde e o Modelo de Integração Económica Internacional, in Estratégia, nº 20, 1º semestre, IEEI (Instituto de Estudos Estratégico Internacional), Lisboa.
- FÉLIX MARTINS, J. (2004), Turismo em ilhas, in Revista Turismo Desenvolvimento nº1, 2004, pp. 15 -20, Universidade de Aveiro.
- FERREIRA, Eduardo Sarmiento (1998), Reflexão sobre o modelo de desenvolvimento Cabo-verdiano, in Documento de trabalho nº 52, CESA, ISEG, Lisboa.
- FERREIRA, Maria Júlia (2004), A inovação nos habitat humanos e na organização das cidades, in Revista GeolNova, nº 10, 2004, pp. 13-32, Universidade Nova de Lisboa.



FERRER, Raquel (2003), O Porto do Mindelo, in Portos, Transportes Marítimos e Territórios, Edição e Coordenação, João Figueira de Sousa, pp. 235-283, Lisboa.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (2003) A Indústria dos Cruzeiros, in Portos, Transportes Marítimos e Territórios, pp. 14-59, Lisboa.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (2003), O Arquipélago da Madeira na Rota dos Cruzeiros Turísticos, in Portos, Transportes Marítimos e Territórios, pp. 61-79, Lisboa.

HALL, Colin Michael (1998), Sustainable tourism: A geographical perspective, Addison Wesley Longman, New York.

IGNARRA, Luiz Renato (2001), Fundamentos do Turismo, Brasil, Pioneira, Thomson Learning.

IVARS, J. A. (2003) Planificación turística de los espacios en España, Madrid: Síntesis.

KRIPPENDORF, J. (2002), Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural, in Gastal, S. (org), Turismo: Investigação e Crítica, Contexto, pp.11-23, S. Paulo.

LESOURD, Michel (1991), Le probleme de controle territorial dans les petites espaces: l'exemple de la Republique du Cape Vert, micro État insulaire, in L'État et les stratégies du territoire, Memoire et documents du Geographie, GNRs, Paris.

LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA, Paulo V.D., LOBO, Margarida Sousa, (1990), Normas urbanísticas, Princípios e Conceitos fundamentais, Volume I, 1ª Edição, Direcção-Geral do Ordenamento do Território, Universidade Técnica de Lisboa.

LOBO, Margarida Sousa (1995), Planos de Urbanização da época de Duarte Pacheco, 2ª Edição, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto,

MAIA, Ana Isabel Whanon, BORGES, Marta Poggi (2006), Turismo em Cabo Verde: Perspectivas de crescimento com o aeroporto internacional da Praia, ilha de Santiago, in Caderno Virtual do Turismo, Volume 6, nº2. pp. 25-32.

MATHIESON A. e WALL G. (1982), Tourisme: Economic, Physical and Social Impacts, London, Longman.

MILANI, Carlos, DROULERS, Martine (2002), Desenvolvimento Local e Turismo em Tarrafal (Cabo Verde) - Lições metodológicas a partir de uma experiência local, UNESCO e Programa Management of Social Transformations, Praia.

NASCIMENTO, Judite. E. Medina (2003), Crescimento urbano e estrutura funcional na cidade da Praia, Dissertação de Mestrado apresentado na Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa.

PARDAL Sidónio, CORREIA, Paulo V.D., LOBO, Manuel Costa (1998), Normas Urbanísticas, Volume II, 2ª Edição, Direcção-Geral do Ordenamento do Território, Universidade Técnica de Lisboa,

PARTIDÁRIO, Maria do Rosário (1999), Introdução ao Ordenamento do Território, Universidade Aberta, Lisboa.

PARTIDÁRIO, Maria do Rosário (2002), Contributo para uma política de sustentabilidade urbana: A problemática do ambiente urbano, Sociedade e Território, nº 33, pág. 87-94, Porto.

PEARCE, P.L., Moscardo, G. and ROSS, G.F. (1996) Tourism Community Relationships. New York: Pergamon.

PEREIRA, Margarida (2003), Os próximos desafios do planeamento municipal, in Revista GeolNova, nº. 7, pp. 180-198, Universidade Nova de Lisboa.

RITCHIE, J.R.B and HAWKINS, D.E. (1993), Craftin - a destination vision, in J. R. Ritchie and C. Goeldener (eds) Travel Tourism and hospitality Research, 2ª Ed., John Wiley & Sons, pp.29-216, New York.

SALVADOR, Cristina (2004), Mutações nas Periferias das cidades africanas, in Congresso Internacional de Estados Africanos, Barcelona (disponível em <http://www.africa-catalunya.org/congres>).

SCHULTE, Silke (2003), “Guía conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo”, in Serie Manuales nº 25, Instituto Latino americano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES, Santiago de Chile, CEPAL.

SILVA, António Correia (1998), Espaços urbanos de Cabo Verde: o tempo das cidades - porto, CNCDP, Lisboa.

SILVA, C. e BRITO M. (2005), Turismo e Planeamento: A Continuidade ou a Auto - Destruição, in Revista Turismo & Desenvolvimento, Vol. II, Nº 2, pp.11-24, Universidade de Aveiro.



SILVA, Fernando Nunes da (2003), A participação das populações nos processos de Planeamento, Transformação e Gestão do território, in 1º Seminário de Engenharia do Território, IST, Lisboa.

SILVA, João Albino (1991), O Turismo em Portugal, Tese de Doutoramento em Economia, ISEG, Universidade Técnica de Lisboa.

SILVA, João Albino (2003), Inserção territorial das actividades turísticas em Portugal - Uma Tipologia de Caracterização, Revista Portuguesa de Estudos Regionais, nº1, pp. 53-72., Lisboa.

SILVA, João Albino (2004), A investigação científica e o turismo, in Revista Turismo & Desenvolvimento, Nº1, Volume 1, pp.9-14, Universidade de Aveiro.

SILVA, José Sancho (2005), A Modelação das Previsões sobre a procura Turística, in Revista Turismo & Desenvolvimento, Nº1, Volume II, pp.59-66, Universidade de Aveiro.

TAVARES, Carlos (2006), A política de solos na política urbana: A sua relevância na Cidade da Praia – Cabo Verde, Dissertação do Mestrado em Gestão do Território, Universidade Nova de Lisboa.

THEOBALD, F. William (1998), Global Tourism: The next decade, Elsevier.

UMBELINO, Jorge (1999), Lazer e Território, Série de Estudos nº1, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa.

UMBELINO, Jorge (2000), Sustainable Tourism, Centro de Estudos de Geografia e de Planeamento Regional, Série de Estudos nº 3, Universidade Nova de Lisboa.

UMBELINO Jorge (2004), Turismo e Património, in Revista Turismo & Desenvolvimento, vol 1, Nº 1, pp. 21-26, Universidade de Aveiro.

VELLAS, François (1988), Le tourisme international et les petits pays insulaires in AAVV, *L'Enjeu des petits économies insulaires*, Ed. Économica Paris, pp. 257-271.

VERA, J. Fernando (1997), Analisis Territorial del turismo, Ariel Geografia, Barcelona.

VIEIRA, João Martins (2007), Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo: Uma perspectiva estratégica, Editorial Verbo, Lisboa - São Paulo

WILLIAMS, Allan M., SHAW, Gareth (1998), Tourism and uneven Economic Development, in A. Williams and G. Shaw (eds), *Tourism and economic Development: European Experiences*, 3ª Ed, Chichester, John Wiley and Sons, pp. 1-16

## **Relatórios Institucionais**

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS MUNICIPIOS CABOVERDEANOS (2003), Colectânea da Legislação Municipal Cabo-verdiana, Praia.

BANCO DE CABO VERDE (2000), Relatório do Conselho de Administração, Relatório e Contas, Gerência 1999, Praia.

BANCO DE CABO VERDE (2007), Boletim Económico (Agosto de 2001-Fevereiro de 2007), (disponível em <http://www.bcv.cv>).

BANCO DE CABO VERDE, (2007b), Relatório ao Governo (2004-2006)

BANCO ESPIRITO SANTO (2007), República de Cabo Verde: Oportunidades de Negócio no Sector Imobiliário, Lisboa

CABO VERDE INVESTIMENTOS (2004), Guia do Investidor, Colectânea de Legislação, praia.

COMISSÃO EUROPEIA, (2001), Uma Europa Sustentável para um Mundo melhor: Uma Estratégia da União Europeia para o desenvolvimento Sustentável, Comunicação da comissão ao Conselho da Europa de Gothenburg.

COMISSÃO EUROPEIA (2003), Orientações de Base para a sustentabilidade do turismo Europeu, Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

CONSELHO DA EUROPA (1988), Carta Europeia de Ordenamento do Território -Carta de Torremolinos.

CONSELHO DA EUROPA (2000), Princípios Orientadores para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Continente Europeu.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS (2003), Nova Carta de Atenas. A visão do Conselho Europeu de urbanistas sobre as Cidades do século XXI, Lisboa.

DIRECÇÃO-GERAL DO TURISMO (2004), Proposta de Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico de Cabo Verde, Praia.

FNUAP (2004), Situação da População Mundial

GOVERNO DE CABO VERDE (2004), II Plano Nacional para o Ambiente, Cabo Verde, Praia.



GOVERNO DE CABO VERDE (2005), *As grandes Opções do Plano: Uma Agenda Estratégica*, Praia.

GOVERNO DE CABO VERDE (2005b) *Luta contra a pobreza: Um passo fundamental no desenvolvimento de Cabo Verde in ilhas*, nº 2-Março 2005, Propriedade: Gabinete de assessoria de Imprensa do Primeiro-Ministro.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2004), *Conceitos*, Praia.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2004b), *O perfil da pobreza em Cabo Verde*, Praia.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2004c), *Perspectivas demográficas de Cabo Verde no horizonte 2020*.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (2006), *Dados sobre a oferta e procura turística 2000-2005*, Praia.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, (2006b), *Questionário Unificado de Indicadores Básicos de Bem - Estar*, Praia.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, AGRICULTURA E PESCA (2003), *Plano Intersectorial: Turismo e Ambiente*, Praia.

MINISTÉRIO DO COMERCIO E TURISMO DE PORTUGAL (2001), *Livro Branco do Turismo*, Edição, Direcção Geral do Turismo, Lisboa,

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS, PLANEAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL (1997), *Plano Nacional de Desenvolvimento 1997-2000, Volume I*, Praia.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS, PLANEAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL (2002), *Plano Nacional de Desenvolvimento 2002-2005 – Volume II*, Praia

MINISTÉRIO DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE (2001), *I Fórum Nacional do Ordenamento do Território: Por uma gestão eficiente do território a bem da melhoria da qualidade de vida do povo Cabo-verdiano*, Praia.

OMT (1998), *Conferencia Internacional sobre "EL Turismo sostenible em Pequenos Estados Insulares (PEI) y otras ilhas*, Lanzarote, Espanha.

OMT (2001), *Tourism in the least developed Countries*, 3ª Conferência da OMT (1997), *International Tourism: A global perspective*, Madrid.

OMT (1999), Conta Satélite do Turismo: Quadro Conceptual, Organização Mundial do turismo, Madrid.

OMT (1999b), Código Mundial da Ética do turismo, Madrid, DGT - Tradução para Português, Lisboa, DGT

OMT (1999c), Tourism in the Islands of Asia and the Pacific, Madrid, WTO.

OMT (2002), Sustainable Tourism in Protected Areas, Madrid

OMT (2004), Indicators of Sustainable development for Tourism Destinations: A Guidebook, Madrid.

UNOTUR (2007), III Encontro Internacional de Turismo, Ilha do Sal (disponível em: <http://www.unotur.com/3encontro>)



## **Legislação consultada**

CABO VERDE (1969) Decreto nº 43894/69 – Regulamento de ocupação e concessão de terrenos nas províncias ultramarinas (Boletim Oficial nº 36, 10 de Setembro de 1969).

CABO VERDE (1988), Decreto-Lei nº 130/88, de 31 de Dezembro – Regulamento Geral de Construção e Habitação Urbana, Boletim Oficial nº 53, I Série.

CABO VERDE (1990), Decreto - Lei nº 88/90, de 13 de Outubro, regulamenta as figuras de Plano Urbanístico consagradas na Lei nº 57/II/85, de 22 de Junho (Boletim Oficial nº 41, I Série, 13 de Outubro de 1990).

CABO VERDE (1991), LEI Nº20/IV/91- Lei de Base do Turismo de 30 de Dezembro, da Assembleia Nacional Popular, (*Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde* nº 52 de 30 de Dezembro de 1991).

CABO VERDE (1992) Decreto – Lei nº 576/70, de 24 de Novembro de 1970 - Lei dos solos aplicado às províncias ultramarinas pela portaria 421/72 de 1 de Agosto (Boletim Oficial nº 32, de 5 de Agosto de 1972).

CABO VERDE (1992), Lei Nº40/IV/92, de 6 de Abril - Lei do Imposto de Turismo, da Assembleia Nacional Popular, *Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde* Nº 14 – 6 de Abril de 1991, Cria o Imposto de Turismo.

CABO VERDE (1992), Lei Nº42/IV/92, de 6 de Abril - Lei da Utilidade Turística, da Assembleia Nacional Popular, *Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde* nº 14 de 6 de Abril de 1992.

CABO VERDE (1993), Boletim Oficial - Decreto-Lei Nº89/IV/93 -Lei de Investimento Externo, de 13 de Dezembro de 1993, da Assembleia Nacional Popular, *Suplemento ao Boletim Oficial de Cabo Verde*, nº 27 de 13 de Julho de 1989.

CABO VERDE (1994), Decreto-Lei Nº2/94 - Lei que declara as Zonas Turísticas Especiais, de 1 de Fevereiro de Assembleia Nacional Popular, Boletim Oficial, I Série, Número 29, de 1994

CABO VERDE (1994), Decreto - Regulamentar Nº 1/94, de 3 de , regulamenta os processos de autorização para realização de investimentos externos e para a organização dos respectivos registos.

CABO VERDE (1994), Decreto-Lei nº 11/94, de 14 de Fevereiro, que cria o Fundo do Desenvolvimento do Turismo, *Boletim Oficial* nº7/94, I Série.

CABO VERDE (1994), Decreto - Regulamentar nº 3/94, de 7 de Fevereiro, regula o exercício de actividade da Agências de Viagens e Turismo, *Boletim Oficial* nº6, I Série.

CABO VERDE (1999), Decreto-lei nº 43/99, de 6 de Junho, que declara a expropriação de terrenos situados nas Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral, *Boletim Oficial* nº 23, I Série, 6 de Julho de 1999.



## Websites consultados

[http:// www.africa-catalunya.org/](http://www.africa-catalunya.org/) [http:// www.bcv.cv](http://www.bcv.cv) congres

[http:// www.caboverdepages.com](http://www.caboverdepages.com)

[http:// www.ecoturismolatino.com](http://www.ecoturismolatino.com)

[http:// www.gov.cv/minfin/](http://www.gov.cv/minfin/)

[http:// www.guiadecaboverde.cv](http://www.guiadecaboverde.cv)

[http:// www.ine.cv](http://www.ine.cv)

[http:// www.mf.cv](http://www.mf.cv)

[http:// www.nosi.cv](http://www.nosi.cv)

[http:// www.observatorio-turismo.gov.pt](http://www.observatorio-turismo.gov.pt)

[http:// www.onuportugal.pt](http://www.onuportugal.pt)

[http:// www.tecnil.com](http://www.tecnil.com)

<http://www.worldtourism.org./sustainable/activities.htm>

## Índice de Quadros

Quadro 1- Conceitos fundamentais no ordenamento do território .....	15
Quadro 2 - Princípios no Ordenamento do Território .....	17
Quadro 3- Recursos naturais de Cabo Verde e sua utilização turística .....	40
Quadro 4 - Evolução da População residente em Cabo Verde, por ilhas (1990-2000) e Projecção 2010 .....	43
Quadro 5 - Evolução da população urbana em Cabo Verde, por ilhas (%), (1990-2000) e projecção 2010 .....	46
Quadro 6- Taxa de Desemprego em Cabo Verde, por ilhas, e Taxa Líquida de Actividade para a população de 15 anos ou mais, em 2006 .....	48
Quadro 7- Evolução dos indicadores macroeconómicos (milhões de euros) em Cabo Verde (2000-2005) .....	50
Quadro 8- Estrutura do PIB nos PALOP (2004) .....	52
Quadro 9 - Ranking africano de destinos turísticos, em 2005 .....	53
Quadro 10 -Projectos turísticos aprovados em Cabo Verde (2000-2006) .....	54
Quadro 11-Previsão de aprovação do IDE em Cabo Verde (2007-2011) .....	56
Quadro 12-Objectivos da Política do Ordenamento do Território definidos no PND (1981-85) de Cabo Verde .....	61
Quadro 13 - Objectivos da Política do Ordenamento do Território estabelecidos no PND (1997-2000) de Cabo Verde .....	65
Quadro 14 - Objectivos e medidas da Política do Ordenamento do Território estabelecidos no PND (2002-2005) de Cabo Verde .....	66
Quadro 15- Objectivos do desenvolvimento do turismo consagrados no PND (1985-1990) em Cabo Verde .....	67
Quadro 16-Objectivos da Política do Desenvolvimento do Turismo estabelecidos no PND (1997-2000) de Cabo Verde .....	69
Quadro 17 - Objectivos e Estratégias do Desenvolvimento do Turismo estabelecidos no PND (2002-2005) de Cabo Verde .....	70
Quadro 18 - Formas de Participação da comunidade em função dos recursos turísticos .....	72
Quadro 19 - Medidas e Programas enquadrados no PND (2002-2005) para o sector do turismo em Cabo Verde .....	73
Quadro 20- Produtos turísticos definidos no PEDT de Cabo Verde .....	74
Quadro 21- Evolução do peso relativo da população da ilha de Santiago, Cabo Verde, no contexto nacional (1980-2000) e projecção 2010 .....	79
Quadro 22- Evolução da População residente, por concelhos, na ilha de Santiago, Cabo Verde	



(1980-2000) e projecção 2010 .....	81
Quadro 23 - Distribuição percentual da população desempregada de 15 anos ou mais, nos concelhos da ilha de Santiago, Cabo Verde, segundo o grupo etário (2006) .....	85
Quadro 24- Taxa de Desemprego e Taxa Líquida de Actividade para a população de 15 anos ou mais na ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2006.....	86
Quadro 25- Evolução de movimento de passageiros nos aeroportos da Praia e do Sal, em Cabo Verde, (2000-2005) .....	91
Quadro 26- Rede de estradas, por tipo de pavimento, em Cabo Verde, nas ilhas de Santiago, Sal e S. Vicente - 2005 .....	95
Quadro 27- Evolução de número de quartos e camas turísticas em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005) .....	108
Quadro 28- Evolução de quartos com serviços em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005) ..	111
Quadro 29 - Preço médio diário, em escudos cabo-verdianos, segundo a época e o tipo de quartos, em Cabo Verde, por ilhas (2005).....	112
Quadro 30- Preço em euros, de 7 noites de estadia, nas ilhas de Santiago, Grand Canárias e Maurícias, em Abril de 2007 .....	113
Quadro 31- Evolução de número de hóspedes entrados em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005).....	115
Quadro 32 - Evolução do número de hóspedes entrados em Cabo Verde e na ilha de Santiago, por país de residência (2000-2005) .....	116
Quadro 33- Evolução de entradas e dormidas na ilha de Santiago, Cabo Verde, segundo alguns Países (2000-2005) .....	119
Quadro 34 - Evolução de número de dormidas em Cabo Verde, por ilhas (2000-2005) .....	120
Quadro 35- Evolução da Permanência Média em Cabo Verde e na ilha de Santiago, segundo os principais países emissores (2000-2005) .....	121
Quadro 36 – Evolução da Permanência Média de hóspedes em algumas ilhas de Cabo Verde (2000-2005) .....	122
Quadro 37-Evolução da taxa de ocupação-cama em Cabo Verde, por ilhas (2000-2005) .....	124
Quadro 38- Investimento Directo Aprovado (000 USD) em Cabo Verde, por grandes sectores (2000-2005) .....	127
Quadro 39- Impactes do turismo ao nível sócio-económico, ambiental e ordenamento do território..	133
Quadro 40 - Oportunidades, ameaças, forças e fraquezas do turismo na ilha de Santiago, Cabo Verde .....	142

## Índice de Gráficos

Gráfico 1- Evolução da população residente em Cabo Verde (1980-2000) e projecção 2020.....	41
Gráfico 2 -Taxa média de crescimento anual (%) nas ilhas de Cabo Verde (1990-2000).....	42
Gráfico 3- Peso do IDE aprovado em Cabo Verde, por ilhas, em 2006.....	55
Gráfico 4 – Países emissores de turismo para Cabo Verde (2000-2005) .....	57
Gráfico 5 - Evolução da entrada de hóspedes em Cabo Verde (2000-2005).....	58
Gráfico 6- Entrada de hóspedes em Cabo Verde, por ilhas (2000-2005) .....	59
Gráfico 7- Movimento de navios de cruzeiro em Cabo Verde, Porto Grande (1995-2000).....	93
Gráfico 8 - Estado de conservação da Rede Viária da ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2005 .....	97
Gráfico 9 - Evolução do número de estabelecimentos de alojamento turístico em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005).....	106
Gráfico 10- Estabelecimentos de alojamento turístico em Cabo Verde, por ilhas, em 2005 .....	107
Gráfico 11-Distribuição percentual da capacidade de alojamento nas ilhas de Cabo Verde em 2005 .....	109
Gráfico 12 - Evolução de dormidas em Cabo Verde e na ilha de Santiago (2000-2005).....	118
Gráfico 13- Evolução da taxa de ocupação - cama em Cabo Verde e na ilha de Santiago, 2000-2005 .....	123
Gráfico 14- Emprego criado no sector turístico, em Cabo Verde, por ilhas em 2005.....	128
Gráfico 15-Evolução das Receitas do Turismo, em Cabo Verde (Milhões de ECV) 2000-2005.....	129
Gráfico 16- Peso do turismo no PIB (%) em Cabo Verde, 2000-2005 .....	130
Gráfico 17- Alojamentos com acesso à electricidade no concelho da Praia, Cabo Verde, em 2000 .....	141
Gráfico 18- Alojamento com acesso ao saneamento básico na Cidade da Praia, Cabo Verde, em 2000 .....	142



## Índice de Figuras

Figura 1 - Classificação de viajantes .....	11
Figura 2- Relação entre ordenamento do território e planeamento .....	21
Figura 3-Localização das Ilhas de Cabo Verde .....	34
Figura 4 - Cidades de Cabo Verde.....	45
Figura 5 - Sistema de Planeamento em Cabo Verde .....	63
Figura 6 -Posição geográfica e divisão administrativa da ilha, Santiago - Cabo Verde.....	77
Figura 7 - Densidade populacional na ilha de Santiago, Cabo Verde, em 2000.....	80
Figura 8 - Sistema funcional do Turismo .....	88
Figura 9 - Localização das infra-estruturas aeroportuárias de Cabo Verde.....	90
Figura 10 – Rede Viária da Ilha de Santiago, Cabo Verde (2005) .....	96
Figura 11- Localização das ZDTI's da ilha de Santiago, Cabo Verde.....	136
Figura 12- Limites das ZDTI's s da ilha de Santiago, Cabo Verde .....	138

## Índice de Fotografias

Foto nº 1 - Praia da ilha de Santiago - C. Verde.....	100
Foto nº 2 - Paisagem da Ilha de Santiago - C. Verde.....	100
Foto nº 3 - Cidade Velha .....	102
Foto nº 4 - Ex-campo de Concentração do Tarrafal .....	102



<b>ANEXOS</b>	
<b>Anexo 1</b>	Objectivos do ordenamento do território
<b>Anexo 2</b>	Área actual das ZDTI'S da ilha de Santiago, Cabo Verde (Situação em 2007)
<b>Anexo 3</b>	Área actual das ZDTI'S da Ilha da Boavista, Cabo Verde (Situação em 2007).
<b>Anexo 4</b>	Área actual das ZDTI'S da ilha de S: Vicente, Cabo Verde (Situação 2007).
<b>Anexo 5</b>	Área actual das ZDTI'S da ilha do Sal, Cabo Verde (Situação em 2007).
<b>Anexo 6</b>	Área actual das ZDTI'S da ilha do Maio, Cabo Verde (Situação em 2007).
<b>Anexo 7</b>	Situação do processo de elaboração dos planos municipais (Agosto de 2005).
<b>Anexo 8</b>	Projectos de investimentos em Infra-estruturas rodoviárias em Santiago.
<b>Anexo 9</b>	Localização das ZDTI's das ilhas do Sal, da Boavista, de S. Vicente e do Maio.
<b>Anexo 10</b>	Descrição dos limites das ZDT'S da ilha de Santiago.
<b>Anexo 11</b>	Boletim oficial Número 53 de 31 de Dezembro de 1988.
<b>Anexo 12</b>	Fotografias

## Anexo 1- Objectivos do ordenamento do território

**Desenvolvimento sócio -económico equilibrado das regiões:** O ordenamento do território deve procurar conter o crescimento das regiões superpovoadas ou sujeita a um desenvolvimento demasiado rápido, encorajar o desenvolvimento das regiões atrasadas e manter ou adoptar as infra-estruturas indispensáveis à recuperação económica das regiões em declínio ou ameaçadas por graves Problemas de emprego (...)

**Melhoria da qualidade de vida:** Pela escolha da localização que permita uma utilização óptima do espaço favorece-se a melhoria da qualidade de vida quotidiana, quer se trate de habitação, trabalho, cultura, recreio ou, ainda, das relações no seio das comunidades humanas, nomeadamente a melhoria do bem-estar individual traduzindo na criação de empregos e na instalação de equipamentos de natureza económica, social e cultural, correspondendo às aspirações das diferentes camadas da população;

**Gestão responsável dos recursos naturais e a protecção do ambiente:** Promovendo estratégias que minimizam os conflitos entre a procura crescente de recursos naturais e a necessidade da sua conservação, o ordenamento do território procura assegurar uma gestão responsável do ambiente, dos recursos do solo e subsolo, do ar e das águas, dos recursos energéticos, da fauna e da flora, prestando atenção particular à paisagem e ao património cultural e arquitectónico;

**Coordenação entre os diferentes sectores:** Este esforço de coordenação diz respeito essencialmente à distribuição da população, das actividades económicas, do habitat, dos equipamentos colectivos e ao fornecimento de energia, aos transportes e ao saneamento básico.

**Coordenação e cooperação entre os diversos níveis de decisão e obtenção de recursos Financeiros:** As várias autoridades envolvidas na política do ordenamento do território necessitam que seja dada competência para decidir, bem como meios financeiros adequados (....) Aquelas autoridades devem ter em atenção as medidas tomadas ou previstas a nível inferior ou superior e, consequentemente manterem-se informadas reciprocamente e de maneira regular;

**Participação das populações:** Toda a política de ordenamento do território, qualquer que seja o seu nível, deve ser baseada na participação activa dos cidadãos. É assim, indispensável que eles sejam informados, de forma clara e de maneira compreensível, em todas as fases do processo de planeamento e no enquadramento das estruturas e procedimentos institucionais.

*Fonte: Conselho da Europa (Carta do Ordenamento do Território 1988)*



**Anexo 2- Área actual das ZDTI'S da ilha de Santiago, Cabo Verde**  
(Situação em 2007)

ILHA DE SANTIAGO - D-R.N.º 7/94 - B.O. N.º 20, de 23/05/94 D-R N.º 9/98 – B.O. N.º 48, de 31/12/98	ZDTI	ÁREA	EMPREENDIMENTOS	ÁREA (ha)	ÁREA (m²)
	NORTE CIDADE DA PRAIA	1.589 ha	HOTEL PORTO LOBO (Sambala Resort) (em construção)	8,1819	81.819
			COMPLEXO DESPORTIVO (Sambala Resort) (por construir)	2,4392	24.392
			VILA ATLÂNTICA SANTIAGO (venda por negociação directa)	15	150.000
			VENTE SOL (aguarda-se o projecto e o dossier EIE)	0,71212	7.121,2
			KING FISHER	0,52	5.200
	DISPONÍVEL	1.562,14678 ha	TOTAL	26,85322	268.532,2
	ACHADA BALEIA	351,0 ha	ALDEAMENTO TURÍSTICO ACHADA BALEIA	2,3469	23.469
	DISPONÍVEL	348,6531 ha	TOTAL	2,3469	23.469
	PORTO COQUEIRO	60,0 ha	EMPREENDIMENTO TURÍSTICO Porto Coqueiro	60	600.000
	ACHADA LAJE	59,0 ha	NENHUM EMPREENDIMENTO TURÍSTICO CONSTRUÍDO		
	“SANTIAGO GOLF RESORT”	990,0 ha	SANTIAGO GOLF RESORT	430	4.300.000
	DISPONÍVEL	560,0 ha	TOTAL	560	5.600.000
		2.556,79988			

Fonte: Cabo Verde Investimentos

**Anexo 3- Área actual das ZDTI'S da ilha Da Boavista, Cabo Verde**  
**(Situação em 2007)**

ILHA DA BOAVISTA - D.R.N.º 7/94 - B.O. N.º 20, de 23/05/94	ZDTI	ÁREA	EMPREENHIMENTOS	ÁREA (ha)	ÁREA (m2)
	CHAVES	1.340 há (Segundo o Plano Nacional Desenvolvimento Turístico)	IMOVISTA (por construir)	155,0589	1.550.589
			CHAVES VILLAGE (por construir)	8,12	81.200
			BENOLIEL DE CARVALHO (venda por negociação directa)	41,88	418.800
			PARQUE DAS DUNAS (em ampliação)	9,65	96.500
			DOMUS (por construir)	6,75	67.500
			EUROTURÍSTICA – VENTA CLUB (em funcionamento desde 06/01/06)	12	120.000
			AREIA DE CHAVES CLUB (em construção)	6,45	64.500
			LOTE COMPROMETIDO (CVAIG- americanos, descendentes CV)	4	40.000
			TOTAL	243,9089	2.439.089
	DISPONÍVEL	1.096,0911 ha			
	SANTA MÓNICA	1.430 h a	NENHUM EMPREENHIMENTO TURÍSTICO CONSTRUÍDO		
	TOTAL DAS ÁREAS DISPONÍVEIS	2.526,0911			

Fonte: Cabo Verde Investimentos



**Anexo 4- Área actual das ZDTI'S da ilha de S. Vicente, Cabo Verde**  
(Situação em 2007)

ILHA DE SÃO VICENTE - D-R N.º 7/94 - B.O. N.º 20, de 23/05/94 D-R N.º 8/98 - B.O. N.º 48, de 31/12/98	ZDTI	ÁREA	EMPREENHIMENTOS	ÁREA (ha)	ÁREA (m <sup>2</sup> )
	PRAIA GRANDE	200 ha	CAPOVENTO (por construir)	1,2	12.000
			PRAIA GRANDE BEACH RESORT (por construir)	60	600.000
			VILA ATLÂNTICA S. VICENTE (em negociação)	15	150.000
	DISPONÍVEL	123,80 ha	TOTAL	76,2	762.000
	PALHA CARGA	185 ha	CESARIA RESORT	185	1.850.000
	DISPONÍVEL	0 há	TOTAL	185	1.850.000
	SÃO PEDRO	68 há	FOYA BRANCA (construído)	2,6	26.000
			HOTEL DOM PEDRO (em construção)	0,88215	8.821,5
			SÃO PEDRO VILLAGE (em construção)	5,5	55.000
			CABO D'ALTA MAR (por construir)	2,52	25.200
	DISPONÍVEL	56,49785 há	TOTAL	11,50215	11.5021,5

Fonte: Cabo Verde Investimentos

**Anexo 5- Área actual das ZDTI'S da ilha do Sal, Cabo Verde**  
**(Situação em 2007)**

ILHA DO SAL - D-R-N.º 7/94 - B.O. N.º 20, de 23/05/94	<b>ZDTI</b>	<b>ÁREA</b>	<b>EMPREENHIMENTOS</b>	<b>ÁREA (ha)</b>	<b>ÁREA (m²)</b>
	<b>SANTA MARIA</b>	<b>560 ha</b>	HOTEL MORABEZA (Construído)	3,2	40.000
			HOTEL BELORIZONTE-NOVORIZONTE	5,3	53.000
			Hotel Djadsal (construído)	9.0575	90.575
			KAOPERDI RESORT & SPA (Por construir)	3,504	35.040
			CRIOLO HOTEL (Construído)	4,5	45.000
			HOTEL FAROL (Construído)	4	40.000
			URBANIZAÇÃO DA CABOCAN	103,2932	1.032.932
			PONTA SIRENA	68	680.000
			Hotel Djadsal (construído)	9,0575	90.575
			VILA ATLÂNTICA S. VICENTE (em negociação)	15	150.000
			SALINA SEA	1,8803	18.803
			SALINA SANDS	2,6472	26.472
	<b>DISPONÍVEL</b>	<b>0 ha</b>	<b>TOTAL</b>	<b>* 217,1822</b>	<b>13.644.473</b>
	<b>PEDRA DE LUME</b>	<b>1.090 há</b>	<b>PORTO DE PEDRA DE LUME</b>	<b>450</b>	<b>4.500.000</b>
	<b>DISPONÍVEL</b>	<b>0 há</b>	<b>TOTAL</b>	<b>185</b>	<b>1.850.000</b>

Fonte: Cabo Verde Investimentos



**Anexo 6- Área actual das ZDTI'S da ilha do Maio, Cabo Verde**  
**(Situação em 2007)**

ILHA DO MAIO - D-R N.º 7/94 - B.O. N.º 20, de 23/05/94	ZDTI	ÁREA	EMPREENDIMIENTOS	ÁREA (ha)	ÁREA (m²)
	NORTE DA VILA DO MAIO	500,0 ha	ALDEIA TURÍSTICA BELA VISTA	0,999	9.990
	DISPONÍVEL	499,001 ha			
	SUL DA VILA DO MAIO	156 ha 141,375 ha	NENHUM EMPREENDIMIENTO TURÍSTICO CONSTRUÍDO		

Fonte: Cabo Verde Investimentos

**Anexo 7- Situação do processo de elaboração dos planos municipais**  
(Agosto 2005)

<b>Ilha/Município</b>	<b>Situação anterior</b>	<b>Situação actual</b>
<b>Santiago</b>		
<b><i>Praia</i></b>	Esquema Director P D s	PDM em elaboração
<b><i>S. Miguel</i></b>		PDM em elaboração PDU de Achada Monte em elaboração
<b><i>Santa Catarina</i></b>		PDU de Achada Falcão em execução
<b><i>Santa Cruz</i></b>		
<b><i>S. Domingos</i></b>		PDM em elaboração
<b><i>Tarrafal</i></b>		PDM em elaboração PDU de Chão Bom em elaboração
<b><i>S. Vicente</i></b>	PDM	PDM a actualizar
<b><i>Sal</i></b>	PDM	PDU de Santa Maria
<b><i>Santo Antão</i></b>		
<b><i>Porto Novo</i></b>		PDU
<b><i>Ribeira Grande</i></b>		PDM em elaboração
<b><i>Paúl</i></b>		PDM em elaboração
<b><i>S. Nicolau</i></b>		PDM em elaboração
<b><i>Boavista</i></b>	PDU	
<b><i>Fogo</i></b>		
<b><i>S. Felipe</i></b>	PDU	
<b><i>Mosteiros</i></b>		
<b><i>Maio</i></b>		PD do Morro em elaboração
<b><i>Brava</i></b>		

Fonte: DGOTH



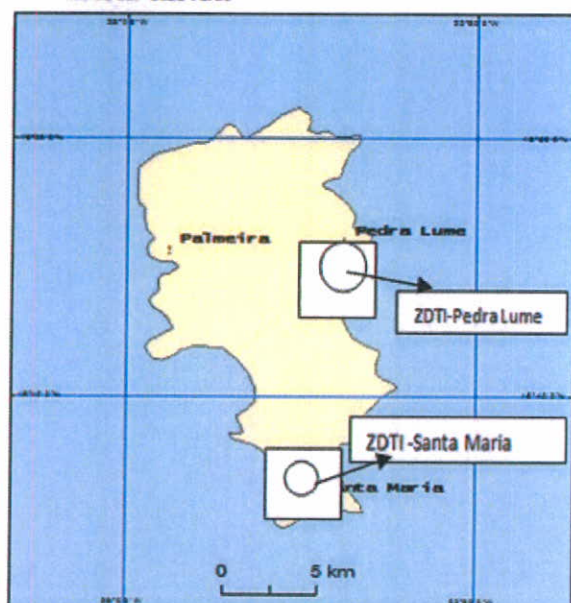
**Anexo 8-Projectos de investimentos em infra-estruturas rodoviárias em Santiago**  
**- Construção / reabilitação – concluídos e em curso.**

Designação das vias	EXT/ Km	Tipo Intervenção	Custo projecto – Ecv
S. Domingos / Assomada	20.780	Alarg. / asfalto	600 000 000.00
Assomada / Rincão	15.800	Const. /reabilit.	155 652 850.46
Cruz/Grande / Calhetona	13.662	Const. /reabilit.	269 557 523.43
Volta Monte / Ribeira Prata	20.600	Const. /reabilit.	250 560 228.45
Fonte Lima / João Bernardo	11.950	Const. /reabilit.	142 496 412.00
Praia / S. Domingos	16.000	Const. /reabilit.	953 757 856.00
Circular da Praia	17.000	Construção	2 714 847 432.93
Praia / S. Francisco	7.500	Alarg. / asfalto	200 000 000.00
Praia / Cidade Velha	11.000	Alarg. / asfalto	330 000 000.00
Variante Milho Branco / Calheta	32.000	Alarg. / asfalto	850 000 000.00
S. Domingos - Ribeirão Chiqueiro	4.300	Construção	484 000 000.00
Órgãos / Pedra Badejo	10.033	Alarg. / asfalto	181 152 842.89
Ribeira de Saltos	7.100	Const. /reabilit.	200 000 000.00
Assomada / Tarrafal	28.000	Alarg. / asfalto	850 000 000.00
Mato Brasil / Chão de Lagoa	5.000	Construção	160 000 000.00
			<b>8 342 025 146.16</b>

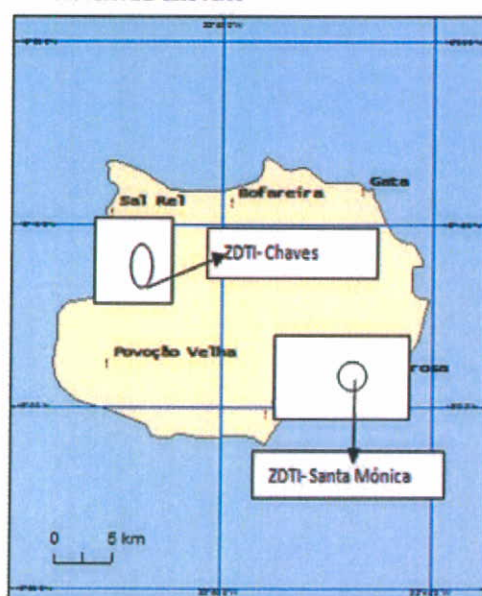
Fonte: Instituto de Estradas (Cabo Verde)

**Anexo 9- Localização das ZDTI's das ilhas do Sal, da Boavista,  
de S. Vicente e do Maio**

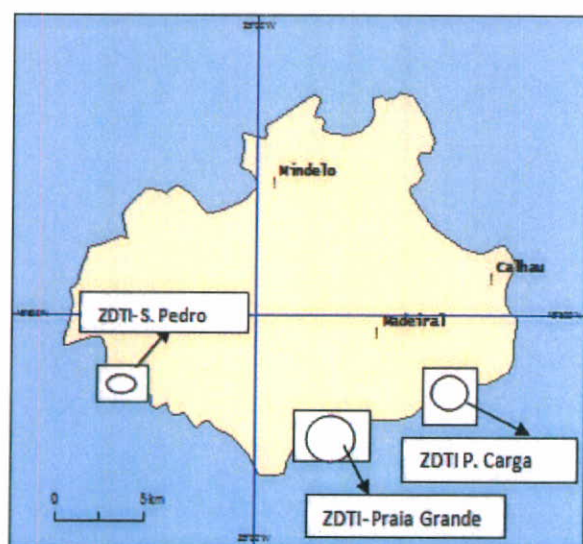
**Ilha do Sal- Cabo Verde**



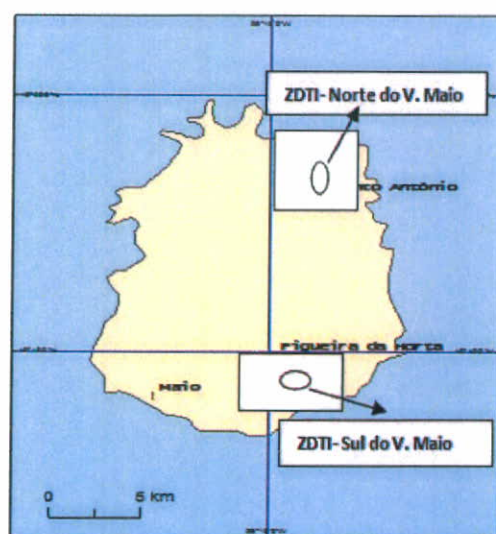
**Ilha da Boavista-Cabo Verde**



**Ilha de S. Vicente - Cabo Verde**



**Ilha do Maio - Cabo Verde**



*Fonte: Elaboração própria*



**Anexo 10- Descrição dos limites das ZDT'S da ilha de Santiago.****1- ZDTI- Norte da Cidade da Praia (1.589 hectares)**

Os terrenos da ZDTI do Norte da Cidade da Praia são todos compreendidos entre a borda do mar e a linha poligonal aberta A.B.C.D, indicada na figura 12 (a). A é o ponto onde a recta imaginária que desde o extremo mais saliente da Ponta Salameira se dirige para Sul, e toca a Costa da Ponta Inglesa. A partir de A, a linha dirige-se para Sul, sobre a mesma recta imaginária anterior até a sua intersecção com outra recta imaginária que une o vértice geodésico de base Norte com a desembocadura no mar da Ribeira Malha Cinza, em cuja intersecção está o ponto B. A partir de B, a linha segue-se em direcção Sudoeste sobre a segunda recta imaginária descrita, até a intersecção da mesma com a Ribeira Grande de S. Tomé, em cuja intersecção está o ponto C. A partir de C, a linha dirige-se para Sul sobre a recta imaginária que, depois de unir este ponto C com o vértice geodésico de Facho continua até a costa, intersectando esta no ponto D.

**2-ZDTI- Achada Baleia (351 hectares)**

Os terrenos desta ZDTI são todos os compreendidos entre a borda do mar e a linha aberta A.B.C.D. indicada na figura 12 (b). O Ponto A é o extremo mais Setentrional de Achada Baleia. A partir de A, a linha dirige-se para sudoeste, sobre a recta imaginária que une o extremo da Ponta de Achada Baleia com a intersecção do caminho desde Achada Baleia até a Praia Baixo com a Ribeira de S. Domingos em cuja intersecção está o ponto B. A partir de B, a linha segue o traçado do caminho em direcção Noroeste, até a sua intersecção com a Ribeira Covão Grande, onde está o ponto C. A partir de C, a linha dirige-se para Noroeste até alcançar a linha na desembocadura da Ribeira Covão Grande onde está o ponto D.

**3-ZDTI- Porto Coqueiro (26 hectares)**

Os terrenos da ZDTI de Porto Coqueiro, são todos compreendidos entre a borda do mar e a linha aberta A.B.C, indicada na figura 12 (c). O Ponto A é o extremo Oriental da Praia do Porto de Coqueiro, no limite da Praia-mar. A partir de A, a linha segue-se em direcção Sudeste o leito da Ribeira Santa Cruz, até a intersecção da ourela esquerda da mesma com a estrada de Pedra Badejo a Calheta de S. Miguel, onde está o ponto B. A partir de B, a linha continua em direcção Nor-nordeste sobre a recta imaginária que une o ponto B com o extremo ocidental do ilhéu rochoso situado diante de Ponta Coqueiro, na intersecção da qual com a costa está o ponto C.

### **Anexo 10 (Continuação)**

#### **4- ZDTI- Achada Lage (68 hectares)**

Os terrenos da ZDTI desta ZDTI são todos os compreendidos entre a borda do mar e a Linha poligonal aberta A.B.C.D indicada na figura 12. (c) O ponto A é o extremo mais saliente da Ponta da Ribeira Lage . A partir de A, a linha dirige-se para Sudoeste, até alcançar o lugar onde a estrada de Pedra Badejo a Calheta de S. Miguel cruza a Ribeira do Salto, em cuja intersecção está o ponto B. Desde B, a linha segue em direcção Norte o traçado da estrada mencionada, até o lugar onde esta encontra a divisória entre os concelhos de Santa Cruz e Tarrafal, em cuja intersecção está o ponto C. A partir de C, a linha segue o traçado desta divisória até alcançar a costa em Areia Branca, onde está o Ponto D.

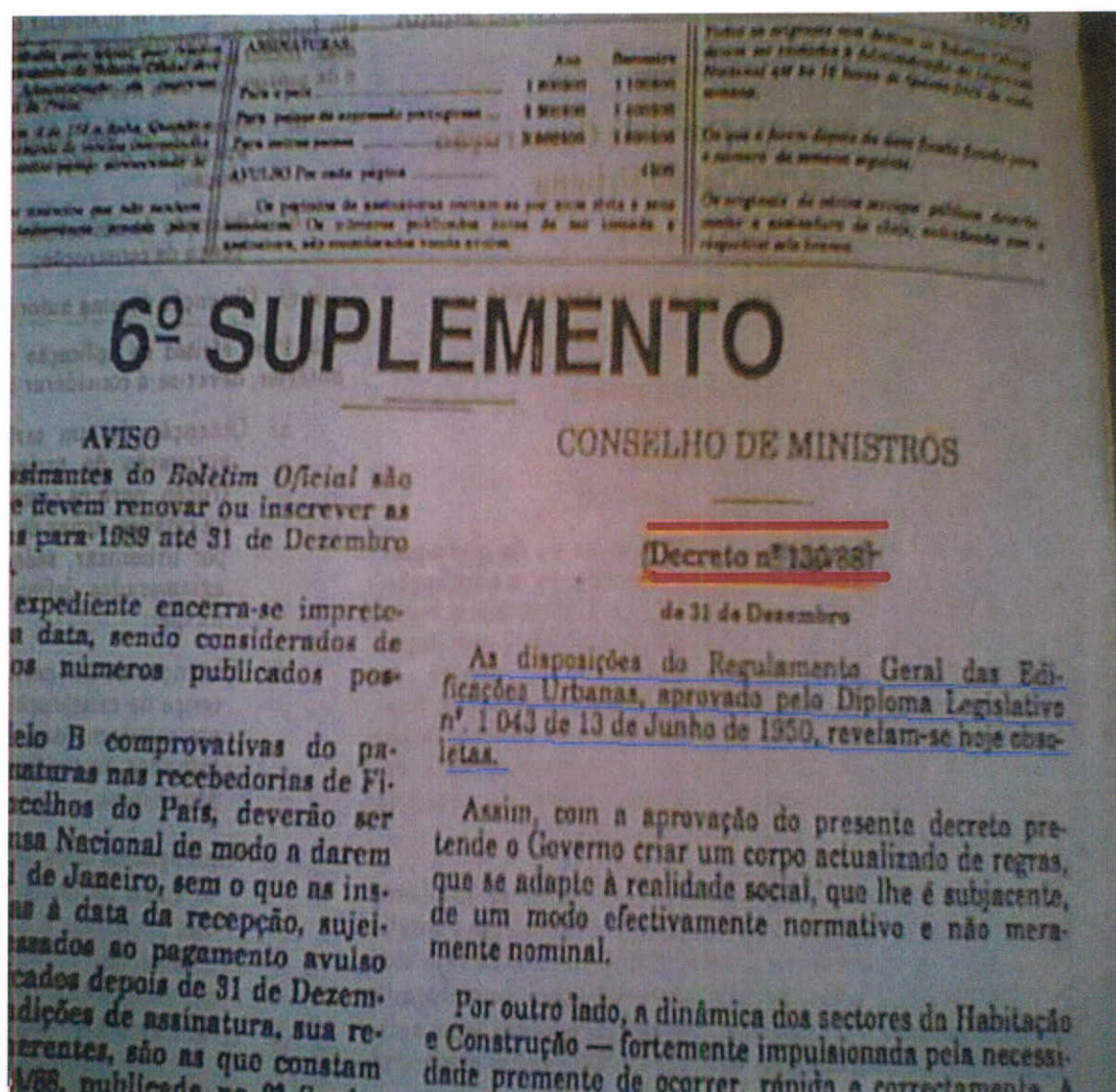
#### **5-ZDTI- Zona de Mangue Monte Negro (155 hectares)**

Os terrenos desta ZDTI são todos os compreendidos entre a borda do mar e a linha poligonal aberta A.B.C.D indicada na figura 12 (d). O ponto A é o extremo mais setentrional da Ponta Tori. A partir de A, a linha dirige-se para Sudeste até a intersecção entre a ourela direita do leito da Ribeira de Mangue e o prolongamento da recta imaginária entre o extremo Norte da Ponta da Coroa e o vértice geodésico da Ponta da Achada, em cuja intersecção está o ponto B. A partir de B, a linha continua em direcção Norte noroeste sobre a recta imaginária anteriormente descrita até alcançar o vértice geodésico de Ponta de Achada, no qual se Situa o ponto C. A partir de C, a linha toma o sentido este, até a intersecção com a costa, onde está o ponto D.

*Fonte: Boletim Oficial de Cabo Verde, I Série – Número 20, de 23 de Maio de 1994*



Anexo 11 - Boletim Oficial Número 53, de 31 de Dezembro de 1988.



## Anexo 12 - Fotografias



Foto nº12 (a) - Hotel Pestana Trópico, ilha de Santiago - Cabo Verde



Foto nº12 (b) - Aeroporto Internacional da Praia, Ilha de Santiago - Cabo Verde



Foto nº12 (c) - Fortaleza da Cidade Velha, Ilha de Santiago - Cabo Verde.

